

Andreas Brunold

Verkehrsplanung und Stadtentwicklung

Stuttgarter Studien

Band 4

Andreas Brunold

Verkehrsplanung und Stadtentwicklung

Die städtebauliche Entwicklung
des Stuttgarter Bahnhofsgeländes – eine Fallstudie



Silberburg-Verlag

Abbildungen: Archiv Silberburg-Verlag, Stuttgart: Umschlag (Foto). – Aus: Die Bauzeitung, 2. Februar 1929: Seite 81. – Aus: Paul Bonatz, Die Bauplatzfrage des Hoftheaters in Stuttgart, Stuttgart 1908: Seite 34, 35, 36, 37. – Aus: Paul Bonatz, Großstadtentwicklung, in: Die Bauzeitung, Stuttgart, Jahrgang 1934, Heft 5: Seite 85. – Aus: Paul Bonatz, Gutachten von Paul Bonatz vom 2. Oktober 1950, in: Die Bauzeitung, November 1950, Seite 460 bis 468: Seite 141, 142. – Aus: Paul Bonatz, Gutachten zur Umgestaltung der Innenstadt Stuttgarts 1936, Nachlaß Bonatz: Seite 65, 90. – Aus: Paul Bonatz, Städtebauliche und Verkehrsfragen in Stuttgart, Gutachten, Stadtarchiv Stuttgart: Seite 108, 109. – Aus: Manfred Bossow, Öffentlicher Nahverkehr und Politik, München 1980: Seite 225. – Aus: Denkschrift »Die Generalplanung der Stadt Stuttgart als Grundlage für den Wiederaufbau der Kesselstadt 1946«, Stadtplanungsamt Stuttgart: Seite 120, 122. – Aus: Denkschrift zur Neugestaltung der Stadt der Auslandsdeutschen, Dezember 1941, Rathausbücherei Stuttgart: Seite 112, 113, 114, 115, 116, 117. – Aus: Christian Farenholtz/Wolfgang Hartenstein/Rainer Willeke, Innerstädtischer Verkehr heute und morgen, Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie e. V., Nummer 12, Frankfurt/Main 1971: Seite 230. – Aus: Rolf Grüter, Die S-Bahn Stuttgart, in: Der Eisenbahningenieur, Heft 11/1976: Seite 244. – Aus: Peter Grund, Entwürfe für die städtebauliche Umgestaltung von Stuttgart, in: Deutsche Bauzeitung, Berlin, Jahrgang 1939, Heft 26: Seite 89. – Aus: Walther Hoss, Der Aufbauplan der Stadt Stuttgart, in: Die Neue Stadt, 1949: Seite 127, 133. – Aus: Walther Lambert/Max Feuchtinger, Verkehrsuntersuchung über die Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs im Raume Stuttgart, Stuttgart 1959: Seite 174. – Aus: Walther Lambert/Willi Keckeisen, Stadtbahn Stuttgart, in: Die Bundesbahn, November 1956: Seite 167, 168. – Aus: Carl Pirath/Heinz Wetzell, Die Verkehrsplanung und die städtebauliche Neugestaltung Stuttgarts vom 15. März 1941, Denkschrift, Archiv des Instituts für Verkehrswissenschaft und Eisenbahnwesen der Universität Stuttgart: Seite 102, 103. – Aus: Protokoll der Preisgerichtssitzung vom 2. März 1989, Stadt Stuttgart: Seite 258 (beide). – Aus: Karl Schaechterle, Die Umgestaltung der Verkehrsanlagen in und um Stuttgart, in: Verkehrstechnische Woche, Berlin 1930: Seite 83. – Aus: Der Städtebau, Berlin, Jahrgang 1910, Heft 7/8: Seite 56, 57. – Aus: Die Stuttgarter Stadterweiterung, Stuttgart 1901: Seite 14 (beide). – Aus: Stuttgarter Zeitung vom 30. Dezember 1961: Seite 193. – Aus: Stuttgarter Zeitung vom 25. April 1990: Seite 259 (beide). – Aus: Süd- und Mitteldeutsche Bauzeitung 1921: Seite 76, 77. – Aus: V-Bahn Stuttgart, Stuttgarter Beiträge Band 1, Stuttgart 1973: Seite 245. – Aus: Wasmuths Monatshefte für Baukunst, Berlin 1915/1916: Seite 71 (beide), 72 (beide). – Aus: Jürgen Wedler, Die S-Bahn Stuttgart, in: Der Eisenbahningenieur, Heft 11/1976: Seite 235. – Aus: Hermann Werner, Gedanken über die Stadtbauplanungsstellung in der Umgebung des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs, Stuttgart 1910: Seite 58, 59. – Aus: Wettbewerbe aktuell, Heft 6, München 1989: Seite 254, 256. – Hauptstaatsarchiv Stuttgart: Seite 23, 25, 26, 27, 46, 47, 50, 51, 157. – Nachlaß Hermann Alker, München: Seite 93, 94, 96, 97, 98. – Nachlaß Paul Bonatz: Seite 88. – Nachlaß Wilhelm Tiedje: Seite 99. – Staatsarchiv Ludwigsburg: Seite 44, 45, 52, 66/67, 68, 69, 70. – Stadtarchiv Stuttgart: Umschlag (Plan), Seite 63

**Gedruckt mit Unterstützung der Landeshauptstadt Stuttgart
sowie der LG Stiftung »Kunst und Kultur«**

MIT FREUNDLICHER UNTERSTÜTZUNG
DER STIFTUNG DER LANDESGIROKASSE



1. Auflage 1992.

**© Copyright 1992 by Silberburg-Verlag Titus Häussermann GmbH,
Stuttgart.**

Alle Rechte vorbehalten.

Druck: Georg Riederer Corona GmbH, Stuttgart.

Printed in Germany.

ISBN 3-87407-130-8

Inhalt

Vorwort 7

Einleitung 9

Thourets Planungen zur Friedrichsvorstadt 20

Der Schloßstraßenbahnhof 22

Pläne für einen Neubau als Durchgangsbahnhof 24

**Die Situation von Stadtplanung und Städtebau
in Stuttgart um die Jahrhundertwende 29**

Die städtebaulichen Projekte Theodor Fischers 32

**Die politischen Auseinandersetzungen um die Bahn­hofsverlegung
an die Schillerstraße 42**

Der Bahnhofswettbewerb 60

Die Planung des Bahnhofsvorplatzgeländes bis 1918 62

Die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes bis 1933 74

Die Stadtplanung im Nationalsozialismus 84

Planungen zum Wiederaufbau Stuttgarts nach 1945 119

Die Planungswirklichkeit der fünfziger Jahre 138

Die Verkehrsgestaltung in der Stuttgarter Innenstadt
im Zusammenhang mit dem Planiedurchbruch, der
U-Bahn-Planung und dem Ausbau des Bahnhofsvorplatzes 138

Die Generalverkehrsplanung Stuttgarts und ihre Auswirkungen
auf den Bahnhofsbereich und die Gesamtstadt 165

Planungsutopien der sechziger Jahre 177

Die Planungen zum Massenverkehrsausbau in Stuttgart 177

Die Rolle des Deutschen Städtetages und die veränderte Sichtweise der Verkehrsplanung als regionalräumliche Planung 182

Der Generalverkehrsplan »Fließender Verkehr« und Konzepte zur »verkehrsgerechten Stadt« 188

Orientierung an staatlichen Bezuschussungsstrategien und Forcierung der Ausbauplanung des öffentlichen Personennahverkehrs 198

Bundespolitische Entscheidungen zum Verkehrsausbau der Städte 208

Die Erwartung innerstädtischer Verkehrsentlastung durch gesamtträumliche und landesplanerische Maßnahmen in Verbindung mit dem Bau der V-Bahn 215

Das städtebauliche Leitziel der Stadt: Urbanität durch Dichte 228

Die Entwicklung der U-Straßenbahn zur Stadtbahn 232

Die Realisierung der S-Bahn 233

Die Stadt-Umland-Problematik 237

Der vierte Streckenabschnitt 242

Der Arnulf-Klett-Platz 243

Die Auseinandersetzungen um die Klett-Passage 247

Die Wandlung des Güterbahnhofsgeländes zum Banken- und Verwaltungszentrum 252

Schlußbetrachtung 261

Literaturverzeichnis 265

Anmerkungen 273

Personenregister 309

Vorwort

Die vorliegende Arbeit beabsichtigt, beispielhaft aufgezeigt am Stuttgarter Bahnhofsgelände, die städtebaulichen Entwicklungslinien nachzuzeichnen, die sich seit dem Beginn der industriellen Revolution in Stuttgart vollzogen haben, sowie deren Folgen für die Stadtentwicklung darzustellen. Die so formulierte Aufgabenstellung erforderte einen interdisziplinären urbanistischen Ansatz, bei dem der Bogen von architekturhistorischen Fragen bis hin zu raumordnungspolitischen Gesichtspunkten gespannt wurde, sofern sich deren Einflüsse auf den zentralen Verkehrsbereich Bahnhofsgelände nachweisbar verorten ließen. Insofern ist die Arbeit nicht ausschließlich als verkehrswissenschaftliche Analyse zu verstehen.

Um die Bandbreite kommunaler Verwaltungsentscheidungen gerade in ihren historischen Dimensionen möglichst transparent und lückenlos darzustellen, ist die Arbeit chronologisch aufgebaut. Besonderer Wert wurde auf eine Analyse der aktorenbezogenen Planungsprozesse gelegt. Dabei soll das Zusammenspiel der Administrationen der Stadt, des Landes und der Reichs-/Bundesbahn, dann der Grundstückseigentümer und Investoren sowie innerhalb der Stadtverwaltung die Zusammenarbeit der Bürgermeister, der verschiedenen Ämter und der Beteiligungsgesellschaften differenziert aufgezeigt werden.

Mit der Skizzierung von Rahmenbedingungen (Stadt-Umland-Beziehungen, Finanzierung im Zusammenwirken der Politikebenen Bund, Land und Stadt) sollte der jüngeren Entwicklung Rechnung getragen und die Arbeit abgerundet werden.

Die Arbeit wurde ermöglicht durch die reiche Aktenlage im Hauptstaatsarchiv Stuttgart, im Staatsarchiv Ludwigsburg und im Stadtarchiv Stuttgart. Besonderen Anteil am Zustandekommen haben, neben meinem Betreuer Professor Dr. Rainer Prätorius, Bürgermeister Professor Hansmartin Bruckmann, der Leiter des Stadtarchivs Stuttgart, Professor Dr. Paul Sauer, die Mitarbeiter des Stadtplanungsamts Stuttgart und die Südwestdeutsche Landesbank Stuttgart.

Im Februar 1992

Andreas Brunold

Einleitung

Der Wandlungsprozeß, der im 19. Jahrhundert die Städte und das Städtewesen auf eine bis dahin unvorstellbare, bis in die Gegenwart nachwirkende Weise umformte, stand im Zusammenhang mit der schon am Ende des 18. Jahrhunderts einsetzenden Bevölkerungsexplosion und der um die Mitte des 19. Jahrhunderts ausbrechenden Industriellen Revolution in Deutschland.

Innerhalb dieses ökonomisch-gesellschaftlichen Rahmens erfolgte als Teilprozeß der allgemeinen Modernisierung im 19. Jahrhundert die Urbanisierung, die primär die Umschichtung von einer ländlichen zu einer städtischen Bevölkerungskonzentration einleitete.¹

Das Bevölkerungswachstum, hervorgerufen vor allem durch das Sinken der Sterblichkeitsrate, führte zusammen mit wirtschaftlichen Strukturveränderungen zu gewaltigen Bevölkerungsverschiebungen und einem ungeheuren Anschwellen der Städte – ein Wandel mit irreversiblen Folgen.

Da die Städte sich zu bevorzugten Industriestandorten entwickelten und die Landbevölkerung dem Sog dieser Standorte folgte, liegt ein enger Zusammenhang zwischen Industrialisierung und Urbanisierung vor. Umfangreiche und weiträumige Stadterweiterungsmaßnahmen waren die Folge und zogen eine Sprengung der bisher weitgehend unverändert gebliebenen mittelalterlichen Städte nach sich, denn alle Bedingungen, die den ökonomischen Aufschwung in Bewegung setzten, konzentrierten und begünstigten sich dort gegenseitig.

Richtig forciert wurde die Industrialisierung in Deutschland jedoch erst, als die ersten Eisenbahnlinien Wirtschaftsbeziehungen über größere Distanzen erleichterten und mit der Gründung des Deutschen Zollvereins im Jahr 1834 die Handelsbeschränkungen zwischen den einzelnen Ländern weggefallen waren. Ein noch größeres und rascheres Wachstum der Städte setzte ein, denn die Stadterweiterungen richteten sich an den vorgegebenen Entwicklungslinien aus, also auch an den Streckenführungen der Eisenbahnen.²

Vor der Errichtung der Eisenbahnlinien bestimmte weitgehend der Maßstab der Fußwegentfernung die räumlichen Dimensionen der Stadt. Städtisches Wachstum hatte sich als Bevölkerungszunahme bei kaum vergrößerter Fläche dargestellt und damit zu sehr hohen Bevölkerungsdichten in den Städten (Einwohnerzahl je Flächeneinheit) geführt.³

Nun wurde der Gütertransport über größere Entfernungen möglich und damit zugleich auch die flächenhafte Ausdehnung der Städte begünstigt. Dies wiederum hatte Auswirkungen auf die zunehmende räumliche Trennung von Wohnung und Arbeitsplatz, da zwischen beiden auch längere Wege überwindbar wurden.

Der Entwicklungssprung der Stadt während der Industriellen Revolution war radikal, wobei der Ausbau des Eisenbahnwesens im Deutschen Reich ab 1850 als Schrittmacher dieses Prozesses gilt. Das mit steigender Geschwindigkeit ausgebauten Streckennetz bildete von nun an das Rückgrat der neuen territorialen Strukturen.⁴

Als Folge davon ergaben sich erhebliche Veränderungen in der Siedlungsstruktur, den Standorten und der Konzentration der Industrieanlagen sowie in den Beziehungen zwischen Stadt und Land. Fast alle Bindungen zwischen der vorindustriellen Stadt und dem agrarisch strukturierten Land lösten sich.⁵

Auf diese Weise stieg zwischen den Jahren 1870 und 1900 die Zahl der Stadtbewohner von 15 auf 30 Millionen; die Zahl der Städte mit über 100 000 Einwohnern nahm von acht auf 41 zu.⁶

Der Eisenbahnbau als autonome staatliche Maßnahme fand trotz der Planungshoheit der öffentlichen Verwaltung seine Rechtfertigung am ehesten in dem Einfluß, den er auf den städtischen Gesamtzusammenhang ausübte. Er ermöglichte nun die Konzentration der wirtschaftlichen Macht in den Städten, die schon traditionell Sitz der politischen Macht waren, und verlagerte die ökonomisch wesentlichen Aktivitäten dorthin. Damit leitete er den Umbruch der komplementären Beziehungen zum Umland ein.

Die Stadt war nun wesentlich durch soziale Segregation gekennzeichnet, und der Bedeutungsverlust, den sie erfuhr, nachdem sie zum bloßen bebaubaren und vereinheitlichten Grund und Boden degradiert worden war, zeigte sich jetzt allein in Flächennutzungsbegriffen und der Festlegung maximaler Ausnutzungsziffern.

Die Pendlerströme aus dem suburbanen Raum förderten maßgebend und wechselseitig die Ausdehnung der Stadt in Verflechtungs- und Siedlungsgebiete, so daß sich die sozialräumliche Trennung in Wohnbereiche, Geschäftsviertel und Industriegebiete immer rascher und tiefgreifender entwickeln konnte.⁷

Letztere breiteten sich zumeist nahe den Bahnhöfen, sofern sie außerhalb der Stadt gelegen waren, oder entlang der Gleisfelder aus, so daß den Industriegebieten eine hohe Standortgunst entgegenkam. Diese Maßnahmen sollten den meisten europäischen Städten die umwälzendsten und folgenreichsten Innovationen seit dem Wegfall der mittelalterlichen Befestigungsanlagen bringen.

Die fundamentalen Auswirkungen, die die Ablösung des Agrarsektors durch eine sich schnell entwickelnde Industrie in den anschwellenden Städten nach sich zog, werden in dieser Zeit nirgends augenfälliger als in der radikalen Wandlung des Stadtbildes. Um die wirtschaftlichen Mechanismen sowie die politischen und sozialen Aspekte des Städtebaus verstehen zu können, muß man sich diese letzte »urbanen Revolution« bewußt machen.⁸

Der aufkommende Wirtschaftsliberalismus bildete dabei einen der wichtigsten ideologischen Ausgangspunkte des Städtebaus. Bevor aufgrund des ungeheuren Bevölkerungswachstums die Städte aus ihren Nähten platzten, waren sie nicht nur eine kollektive Schöpfung, sondern auch der kollektive Besitz aller, oder, wie im Falle der Residenzstadt Stuttgart, eines einzigen, des Fürsten, was aber in bezug auf die Raumnutzung dasselbe bedeutete. Sie war als solche ein öffentliches Gut, welches als Ganzes genutzt und verwaltet wurde.

Die politische wie ökonomische Machtübertragung von der Aristokratie auf das Bürgertum griff mit ihren neuen Mechanismen der Produktion und Güterverteilung auch im Städtebau und entzog durch die nun einsetzende »Privatisierung« der Stadt diese den Feudalbeziehungen. Das Staatsverständnis in Fragen der Sicherheit und Ordnung war allein auf Gefahrenabwehr gerichtet, und demzufolge wurden die städtebaulichen Planungsaufgaben auf die Abwehr von Verunstaltungen der Städte und der öffentlichen Plätze zurückgenommen.⁹

Die mit dieser Aufgabenstellung betraute Baupolizei arbeitete ausschließlich auf dem untergeordneten Tätigkeitsfeld der Feuersicherheit, der Gesundheit und des Verkehrs, ohne Einfluß auf die Planungsebene ausüben zu können.

Die großen »Stadtentwürfe«, in Stuttgart an den Projekten der verschiedenen Königlichen Hofbaumeister erkennbar, gehörten von da ab der Vergangenheit an, da die Architekten nicht mehr in einem einzigen formalen Gestus Straßenzüge und Architektur eines ganzen Stadterweiterungsgebiets gestalten konnten.

Dem Städtebau wurden in der Form der Stadterweiterung neue Aufgaben gestellt, die den völligen Bruch mit der Tradition des ständischen Städtebaus bedeuteten, denn bei der Organisation städtischen Territo-

riums sollte es nicht mehr vordergründig um Formprobleme oder um eine möglichst kunstvolle Verschönerung des Stadtbildes gehen, sondern lediglich um das Aneinanderfügen von parzellierten Bauabschnitten. Von daher kristallisierte sich immer deutlicher die Unterscheidung zwischen öffentlicher und privater Sphäre innerhalb der bürgerlichen Stadt heraus.¹⁰

Gerade von großstädtischen Bahnhofsanlagen aus läßt sich der Wandel der städtischen Struktur- und Entwicklungsbedingungen am besten beschreiben, denn hiervon gingen die entscheidenden stadtbildprägenden Impulse des Massenverkehrs aus.

So entstanden neben und hinter dem Bahnhof städtebauliche »Schattenzonen«, in denen der Boden entwertet wurde; die Vorplätze und die in sie einmündenden Straßen dagegen wurden zu Fixpunkten der Citybildung. Die Verkehrsplanung bestimmte die Stadtplanung – und nicht umgekehrt.¹¹

Hatten Städte sich bislang noch auf ihre Mitte mit Dom, Marktplatz, Schloß oder Rathaus konzentriert, so nahmen ihnen die Bahnhöfe nun diese Orientierung und schufen eine konträr neue, denn in einzigartiger Weise standen sie gerade an jener Nahtstelle, wo sich traditionelle Bereiche mit industrieller Dynamik trafen.

Die Stadterweiterungen rund um die Bahnhöfe waren finanziell sehr aufwendig. Die Stadt Stuttgart konnte, wie viele andere Städte vor dem Ersten Weltkrieg auch, die erforderlichen Mittel nicht selbst aufbringen und mußte die Planungsmaßnahmen deshalb von privaten Terraingesellschaften durchführen lassen.¹²

Anhand der Bebauungspläne ist es möglich, die historische Entwicklung der neueren Stadtbaukunst abzulesen, und zwar ausgehend vom einfachen Verkehrsplan mit seinem typischen, vom Bahnhof ausgehenden Strahlensystem und seinen unförmigen Baublöcken bis hin zum System der rechteckig angelegten Baublöcke entlang der künftigen Hauptzugangsstraße zum Stuttgarter Hauptbahnhof, der Königstraße.

Wenn es auch gelang, bestimmte Nutzungszonen festzulegen, das heißt zwischen Geschäfts-, Wohn- und Industriebereichen zu unterscheiden, war die öffentliche Hand danach doch kaum mehr in der Lage, in irgendeiner Form in den Bauprozess einzugreifen.

Dadurch war eine bestimmte Bautypologie und bauliche Dichte bereits vorgegeben und die Unmöglichkeit einer wirksamen Lenkung der Stadtentwicklung durch die öffentliche Verwaltung offenkundig. Die Kompetenz der Fluchtlinienplanung sollte der öffentlichen Hand aber weiterhin die Kontrolle über eine ausgeglichene Stadtentwicklung ermöglichen.¹³

Seit das Bürgertum das Recht besaß, frei über die Stadt zu verfügen, wurde eine zusammenhängende und vereinheitlichende Politik durch die Verwaltung erforderlich. Die Parzellierung wurde zum typischen Wachstumsmuster und bildete die Grundlage für die private Aneignung und das morphologische Erscheinungsbild der Stadt.

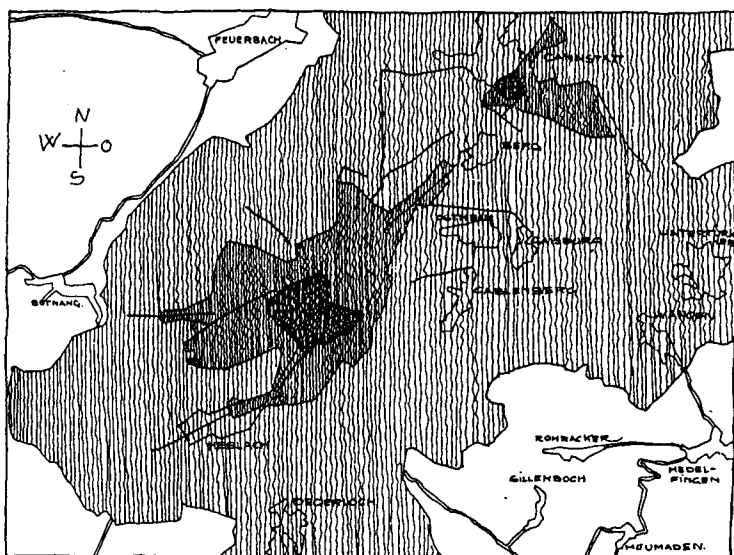
Während der Städtebau als theoretische Disziplin nun langsam Fuß fassen konnte, nahm die Rolle der öffentlichen Verwaltung nach und nach in ihrer Bedeutung zu, wobei allerdings die städtischen Planungsmaßnahmen weitgehend aus dem Kontext sozialer Fragen ausgeklammert blieben.¹⁴ Da sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts auch eine Abstufung der Bebauung als städtebaulicher Grundsatz in der Praxis durchzusetzen begann, ermöglichte das Aufkommen der Zonenbauordnung, die erstmals eine Gliederung des Stadtgebietes nach Art und Maß der Nutzung erlaubte, über den Fluchtlinienplan hinaus einen Gesamtüberblick über eine wünschenswerte städtebauliche Ordnung.¹⁵

Die erste deutsche Stadt, die eine solche Zonenbauordnung aufstellte, war Frankfurt am Main, dessen Oberbürgermeister Franz Adickes dazu die Initiative ergriffen hatte.¹⁶ Andere Städte folgten diesem Beispiel, Stuttgart im Jahre 1901 (Abbildungen Seite 14).

Die Entwicklung der Stadt machte es seit dem späten 19. Jahrhundert zu einem Problem, mit Bebauungsplanung und Bauordnung die innerstädtischen Prozesse der Segregation und räumlichen Differenzierung zu lenken. Beide Prozesse verliefen eng miteinander verknüpft, hatten in der Bodenpreisentwicklung ihre Ursache und wirkten sich zentrifugal aus. Am deutlichsten zeigte sich dieser Vorgang schon bald in der Citybildung.

Das Städtewachstum sprengte die Dimensionen der zu Fuß in einer zu durchquerenden Stadt. Das Zentrum und die Arbeitsplätze waren von den Wohnquartieren aus mit neuen Nahverkehrsmitteln, insbesondere der elektrischen Straßenbahn, zu erreichen. Hier beginnt die Einflußnahme der Verkehrsplanung auf die Stadtentwicklung, die mit ihren technischen, sozialen und wirtschaftlichen Bereichen im wesentlichen drei Aspekte aufweist.¹⁷

Technisch gesehen wird die Verkehrsplanung insbesondere von der Größe einer Stadt bestimmt. War die Fußgängerstadt auf einen Radius um die Stadtmitte von zirka zwei Kilometer begrenzt (4 km/h), erweiterte sich dieser bei der Straßenbahnstadt auf zirka sechs Kilometer (12 km/h), bei der Schnellbahnstadt auf zirka zehn Kilometer (20 km/h) und bei der Autostadt auf zirka 15 Kilometer (30 km/h). Durch den Bau von Stadtautobahnen kann diese Grenze auf 40 bis 50 Kilometer ausgedehnt werden.¹⁸



Während sich Fußgänger-, Straßenbahn- oder Schnellbahnstädte in ihrer Gestalt kaum voneinander unterschieden, bedingte die Veränderung der Verkehrsplanung zur autoorientierten Stadt eine erhebliche Vergrößerung des Anteils verkehrstragender Flächen.

Zur Veranschaulichung der verkehrsplanerischen Einflußnahme auf die Stadtentwicklung sollen die verschiedenen Beförderungsmittel zu den erforderlichen Trassenbreiten ins Verhältnis gesetzt werden, wobei die Beförderung von 40 000 Personen in einer Richtung zugrundegelegt wird. Danach benötigt die S-Bahn bei einem Gleis 10 Meter, die Straßenbahn bei zwei Gleisen 14 Meter, der Bus auf vier Spuren 32 Meter und der Pkw auf zwanzig Spuren 68 Meter beziehungsweise bei Kreuzungsverkehrverkehr auf vierzig Spuren 136 Meter.¹⁹ Dazu werden für Kraftfahrzeuge noch große Parkflächen notwendig.

Die Verkehrsplanung, eines der wesentlichsten Steuerungselemente der städtischen Entwicklung, kann daher als das Paradebeispiel einer »Anpassungsplanung« bezeichnet werden, denn im Mittelpunkt der verkehrsplanerischen Bemühungen stand lange Zeit der Versuch, der gestiegenen Nachfrage nach neueren und breiteren Straßen ein entsprechendes Angebot gegenüberzustellen.²⁰

Die hohe Flächenaufwendigkeit des Individualverkehrs und seine hohe Reisegeschwindigkeit bedingen eine Verringerung der Einwohner- und Arbeitsplatzdichte und führen bei gleichbleibender Bevölkerungszahl zu einer Vergrößerung des Stadtgebiets mit den bekannten Folgen des flächenfressenden Suburbanisationsprozesses. Die Zunahme des Individualverkehrs ist somit zugleich Ursache und Folge dieser Erscheinung in den Verdichtungsgebieten.

Aus diesen Gründen kommt der Verkehrsplanung, vor allem im Verhältnis des öffentlichen Verkehrs zum Individualverkehr, eine große Bedeutung für die Lenkung der Stadtentwicklung in den Innenstädten zu, um so mehr, als der Verkehr eine der wesentlichsten Bestimmungsgrößen einer hochgradig arbeitsteiligen Wirtschaft darstellt. Aus diesem Grund bestimmt die Stadtentwicklungsplanung ganz erheblich die Gewichtung des öffentlichen und individuellen Verkehrs, so daß grundsätzlich gesagt werden kann, daß die Möglichkeiten für den öffentlichen Nahverkehr um so besser sind, je größer das Verhältnis der Bevölkerungszahl zur Siedlungsfläche einer Stadt ist.²¹

Daraus resultiert, daß die anspruchsvollsten, größten und teuersten Versorgungseinrichtungen der Städte die Verkehrsanlagen sind, die gleichermaßen zentripetale wie zentrifugale Bewegungstendenzen ermöglichen.²² Mit dem Kraftfahrzeug und der vollen Wirksamkeit aller Verkehrsmittel wurde die Wahl des Wohnorts immer unabhängiger vom Ort

des Arbeitsplatzes. Das folgenreichste Ergebnis der verkehrsinfrastrukturellen Entwicklung in den Ballungszentren war daher die Auflösung der räumlichen und nachbarschaftlichen Identität von Wohn- und Arbeitsplätzen durch die Favorisierung des Individualverkehrs.

Dies läßt sich an der Entwicklung der Bundesverkehrswegeinvestitionen aufzeigen: Der Anteil der für den Straßenbau ausgegebenen Mittel an den gesamtstaatlichen Verkehrswegeinvestitionen stieg von 40 Prozent im Jahr 1950 auf 75 Prozent im Jahr 1971, der Anteil der Schienenwege einschließlich der S-Bahnen fiel von 35 Prozent auf zehn Prozent und der Anteil des öffentlichen Nahverkehrs stieg von einem Prozent im Jahr 1950 auf vier Prozent im Jahr 1971.²³

Der eingetretene Strukturwandel, so die Trennung der Arbeitsplätze und die Expansion des tertiären Sektors, führte zur Bildung der City, in der sich auf engem Raum zentrale Dienstleistungs- und Verwaltungseinrichtungen konzentrieren. Es entstand die Stadtregion, die durch eine gleichartige Sozialstruktur und enge wirtschaftliche Verflechtungen zur Kernstadt gekennzeichnet ist.

Ideologisch vorbereitet wurde diese Entwicklung durch die siedlungspolitischen Ziele des Nationalsozialismus, der der durch Modernität geprägten technisierten Verkehrsplanung eine neue Dimension gab.²⁴ Die heroischen Zeiten der Eisenbahn waren längst vorbei, und der Verkehr suchte seine »monumentale« Form nicht mehr in Gleisanlagen und Bahnhofshallen, sondern in den Bauten der Autobahn, um die größeren Städte im Reich dezentral zu erschließen. Mit den »Straßen Adolf Hitlers« sollte ein neues Gesamtkunstwerk entstehen, in dem nüchterne Technik und monumentale Architektur eine spannungsvolle Einheit bilden sollten. Hier nun fand auch Paul Bonatz, Professor für Städtebau an der Technischen Hochschule Stuttgart, in der Gestaltung seiner »bodenständigen« Brücken ein adäquates Aufgabenfeld.²⁵

Mit dem Gesetz über die Neugestaltung der deutschen Städte aus dem Jahr 1937 erhielten die Stadtverwaltungen dann ein Instrument, um den beschwerlichen Instanzenweg des Rechtsstaates abzukürzen. Sonderbehörden übernahmen nun die Planungsprozesse und konnten Enteignungs- und Umlegungsverfahren unbürokratisch durchsetzen. Dabei ging es vorwiegend um die Ausgestaltung der Städte ins Monumentale, in der sich der machtpolitische Aufstieg des Dritten Reichs ausdrücken sollte.²⁶

Während des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg setzte in der Bundesrepublik eine Phase starker Bevölkerungszunahme und Stadterweiterung ein, die in den siebziger Jahren ihren Höhepunkt fand und sich räumlich in expandierender Siedlungsfläche niederschlug. Die mit dem

städtebaulichen Leitbild der »autogerechten« Stadt einhergehende Forderung nach Auflockerung und Dekonzentration mündete schon Anfang der sechziger Jahre in die Einsicht der Unmöglichkeit eines solchen Unterfangens.

Diese Planung hat der monozentrischen Entwicklung der Städte vielfach Vorschub geleistet. Die meist radial angelegten, also sternförmig auf das Stadtzentrum ausgerichteten U- und S-Bahn-Netze erhöhten die Standortgunst der City, verstärkten dort den ohnehin vorhandenen Verdrängungswettbewerb und erschwerten gleichzeitig die Zentrenbildung in den äußeren Stadtbezirken beziehungsweise in der Region. Dadurch wurde die Abwanderung der Bevölkerung ins Umland zumindest tendenziell gefördert.

Dieser Suburbanisierungsprozeß, der in der Region Stuttgart besonders stark mit den Funktionstrennungen Wohnen, Arbeiten, Erholung und Verkehr einherging, wirkte sich entsprechend in der Dekonzentration von Bevölkerung, Produktion, Verwaltung und Handel aus. Die Analyse der Suburbanisierung ist daher nichts anderes als eine Fortsetzung der Analyse der Expansion der Stadt.²⁷ Stadtentwicklungsplanung stellt in diesem Zusammenhang die unterste Ebene eines staatlichen Planungsprozesses von Bundes-, Landes-, Regional- und Kommunalplanung dar.

Dennoch ist es verkehrt, wenn die heute mit Recht festgestellte Fehlentwicklung der Städte nach dem Zweiten Weltkrieg vor allem auf den Mangel an Rechtsgrundlagen geschoben wird, denn die eingetretene Entwicklung ist vor allem eine Folge der bis dahin herrschenden Stadtplanungseuphorie, die ihrerseits nur dem Kontext der allgemeinen gesellschaftlichen Entwicklung und der Bewußtseinslage der fünfziger Jahre entsprach.²⁸

Für die Bauleitplanung und die Verkehrsplanung war es gleichermaßen charakteristisch, daß sie der gesellschaftlichen Entwicklung folgten und sich im wesentlichen darauf beschränkten, die Flächen und Einrichtungen zur Verfügung zu stellen, die für die im übrigen autonome Entwicklung erforderlich schienen, wenn nicht gar im nachhinein die Flächennutzungs- und Bebauungspläne an die tatsächliche Bodennutzung nur angeglichen wurden und damit der bestehende Zustand durch Auf- oder Anpassungsplanung legalisiert wurde. Besonders deutlich wurden die nachteiligen Folgen der Anpassungsplanung dann auf dem Gebiet der Verkehrsplanung.

Die Frage, ob diese Entwicklung sinnvoll oder der Bedarf zu steuern sei, wurde lange nicht gestellt. Insofern wird Stadtentwicklungsplanung als politische Aufgabe verstanden und stellt den Beginn staatlicher Planungs politik dar, wobei die Bedeutung der Regionalplanung in großräu-

migen Ballungsgebieten zugenommen hat und ihre Grenzen als fließend aufgefaßt werden müssen.²⁹

Als Reaktion darauf wurde auf Bundesebene 1965 das Raumordnungsgesetz erlassen und 1966 der erste Raumordnungsbericht vorgelegt. 1975 folgte das erste förmliche Raumordnungsprogramm. Etwa seit dieser Zeit werden von den Ländern auch Raumordnungsprogramme und Entwicklungspläne aufgestellt. Die kommunale Entwicklungsplanung ist dabei nur ein Teil eines allgemeinen Beginns öffentlicher Planung auf allen Ebenen, die mit der »Globalsteuerung der Wirtschaft« in der Großen Koalition 1968 einsetzte.³⁰

Der mit dieser neuen Wirtschaftspolitik eingetretene Wandel wurde besonders deutlich an der damit verbundenen Hinwendung zur politischen Planung, die als Beginn aktiver Konjunktur-, Wachstums- und Strukturpolitik ökonomisch relevanter Politikbereiche beschrieben werden kann. Dies war bis dahin aufgrund der großen Wachstumschancen der Wiederaufbauphase nicht erforderlich gewesen. Es waren relativ geringe Investitionen notwendig, um das starke wirtschaftliche Wachstum zu realisieren, da die vorhandene Infrastruktur der Vorkriegszeit noch weitgehend ausreichte und die Behebung der Kriegsschäden weit unter den Kosten einer Neuerstellung lag. Mit dem Übergang zu intensivem Wachstum wurde gleichzeitig eine Aufweitung der bestehenden Infrastruktur erforderlich, die sehr viel höhere Kosten verursachte. Daraus kann der hohe politische Stellenwert der Infrastrukturtheorie Ende der sechziger Jahre erklärt werden, also gerade zu der Zeit, in der die staatliche Mitfinanzierung des Verkehrsausbaus formuliert wurde. Man ging davon aus, daß durch sektoral und regional richtig dosierte Infrastrukturinvestitionen das wirtschaftliche Wachstum längerfristig erhöht werden könne. Sie waren damit gleichzeitig konjunkturpolitisches Steuerungsinstrument.³¹ Die Erwartung, vom Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs Wachstumsimpulse zu erhalten, läßt sich somit auch aus den Stadtentwicklungsvorstellungen der Planungstheorie erklären.³² Aufgrund von Produktivitätssteigerungen im primären und sekundären Wirtschaftssektor erwarteten Fourastie, Hillebrecht und andere eine Ausweitung des Dienstleistungssektors.³³

Als räumliche Folge dieses Strukturwandels wurde die Entwicklung regionaler Wirtschaftsräume angesehen, bei der sich die Dienstleistungsbetriebe in den Stadtzentren konzentrieren und neue Wohnsiedlungen im Umland entstehen sollten. Voraussetzung eines solchen ökonomischen und städtischen Wachstums war der Nahverkehr, der die Aufgabe hatte, den umfangreichen Pendlerverkehr zu bewältigen. Hier nun wurde die Entwicklung der Stadtplanung hin zur Regional- und Landespla-

nung unumgänglich. Das föderative System der Bundesrepublik zwang überdies die Städte, ihre Entwicklung in Konkurrenz zu anderen Städten und Regionen voranzutreiben.³⁴

Alle diese Denkmodelle beruhten auf dem Wissen, daß ein schneller Nahverkehr die Mobilitätsprobleme in den rasch in die Fläche wachsenden Großstädten und Stadtregionen lösen könnte, wenn die Stadtstruktur auf dieses neue technische Mittel einging. Diese Großstadtmodelle mit ihren bandartigen Wachstumsstrukturen hatten aber immer auch andere Ziele im Auge, wie die bei diesen Siedlungsstrukturen gegebene Nähe zur offenen Landschaft mit dem Ziel gesunden Wohnens oder der Neuerschließung billig erworbenen Baulands.³⁵

Die dadurch ermöglichte Stadt-Land-Wanderung fand ihren vehementesten Ausdruck in dem städtebaulichen Leitbegriff der »Urbanität durch Dichte«. Dabei schienen die Nahverkehrskonzepte technische Argumente für hohe Verdichtung zu liefern, was aber letztlich zu einem erhöhten Investitionsdruck auf die Innenstädte führte. In den Plänen der sechziger Jahre steckte daher ein ungelöster Konflikt: Der öffentliche Nahverkehr sollte vor allem den Berufsverkehr bedienen; zum Einkaufen sollte das Auto benutzt werden können, wobei die später durch Fußgängerzonen reaktivierten Einkaufsbereiche diesem Ziel zunächst entgegenstanden.

So ebte im Mittleren Neckarraum die bis in die sechziger Jahre hinein anhaltende wohnbezogene Land-Stadt-Wanderung ab und verkehrte sich in ihr Gegenteil. Das Schlagwort der sogenannten Stadtflucht kam auf.³⁶

Während für die Kernstadt Stuttgarts bereits seit 1959 ein andauernder Rückgang der Einwohner zu beobachten ist, nahm die Bevölkerungszahl in der Region Mittlerer Neckar in den fünfziger und sechziger Jahren überproportional und stetig zu und erreichte 1973 mit nahezu 2,4 Millionen Einwohnern ihren Höchststand. Seitdem schwankt die Einwohnerzahl im Nachbarschaftsverband Stuttgart um 2,3 Millionen.³⁷ Eine Zunahme über diesen Wert gilt als wenig wahrscheinlich.³⁸

Thourets Planungen zur Friedrichsvorstadt

Nach der Erhebung des ehemaligen Großherzogtums Württemberg zum Kurfürstentum im Jahre 1803 und der im Jahre 1805 folgenden und mit einer bedeutenden Vergrößerung des Territoriums verbundenen Verleihung der Königswürde an Friedrich I. sollte die Residenz des neuen Königreiches auch dem Anspruch der neu gewonnenen Machtposition gerecht werden.

Ein großzügiges Bauprogramm des Königs sah einen entsprechend repräsentativen Ausbau Stuttgarts vor. Im Bereich des Neuen Schlosses sollten neue und für die damalige Zeit aufwendige Anlagen und Straßenzüge geschaffen werden. Als die entscheidend die Stadterweiterung prägende und bis in die Gegenwart hinein die städtebauliche Entwicklung der Innenstadt bestimmende Achse sollte sich der Ausbau des Großen Grabens zur Königstraße erweisen.

Für den Bereich der Unteren Königstraße entwarf der königliche Hofbaumeister Nikolaus Thouret im Jahr 1806 einen besonderen Residenzbauplan.³⁹ Im Rahmen dieses Plans, den »Embellissements des Prospectes«, sind als wichtigste Planungen die im Stil des englischen Landschaftsgartens gestalteten Königlichen Anlagen einzuordnen, die heute von der oberen Neckarstraße, dem Schloßplatz und der unteren Königstraße begrenzt werden.

Dem Bedürfnis, die Residenzstadt zu erweitern, mußten die alten Stadttore weichen, die wenige hundert Meter vom Weichbild der Stadt entfernt wieder aufgebaut wurden. Charakteristisch für die Anlage dieses Stadtviertels war es, daß Thouret ganz nach mittelalterlicher Sichtweise die Stadt noch als einen geschlossenen, zusammenhängenden Bezirk betrachtete, dessen nach außen führende Straßen in bewachten Torbögen endeten und durch Mauern oder Palisaden gegen die freie Landschaft abgegrenzt wurden. So fand die Königstraße ihren Abschluß in dem 1810 eingeweihten Königstor, die Friedrichstraße endete am Friedrichstor. Hier hörte die Stadt auf und sollte dem damaligen Stadterwei-

terungskonzept zufolge auch auf ewig aufhören; eine Sinngebung, die der moderne Städtebau nicht mehr nachvollziehen kann, denn für ihn läuft die Friedrichstraße geradezu unmotiviert gegen den Kriegsberg zu und scheint zu einer Fortsetzung völlig ungeeignet zu sein.⁴⁰

Daß es notwendig war, die Umgebung des Residenzschlosses umzugestalten, war schon von Herzog Karl Eugen erkannt worden. Dessen Hofbaumeister Reinhard Ferdinand Heinrich Fischer hatte im Jahre 1782 bereits erste Grundlagen für einen Residenzbauplan geschaffen, die von Thouret allerdings nicht übernommen wurden. Der Fischersche Plan war noch ganz von der Kunst des barocken Städtebaus bestimmt, in seinen Dimensionen äußerst großzügig angelegt und mit weit ausgreifenden Achsen versehen. Für die Hauptachse, die untere Königstraße, wurde die immense Breite von etwa 60 Metern angenommen.⁴¹ Eine zweite Achse, etwa im Zug der heutigen Kronenstraße, hatte ähnlich gewaltige Ausmaße.⁴²

Dagegen sah die Thouretsche Planung der unteren Königstraße nur eine Breite von 20 Metern vor, dies wohl, weil die durch die ungünstige topographische Lage bedingte enge Talsohle eine schmalere Anlage erforderte und die Königstraße als vornehme Wohnstraße innerhalb der Friedrichsvorstadt geplant war. Die Königstraße, die in der kurzen Zeit von 1806 bis 1809 gebaut wurde, ließ keine langen planerischen Überlegungen zu, zumal die Fronten der im Jahr 1803 auf der Solitude abgetragenen und hier nahezu unverändert wiedererrichteten Gebäude Marstall und Eberhardskirche als räumliche Elemente die richtungsweisende Achse der Königstraße maßgebend bestimmten.

Die axiale Ausrichtung der Kronenstraße auf den Mittelrisalit des Marstalls mit der Kuppel als Bezugspunkt wurde bereits im Jahr 1808 von Thouret festgelegt. Zeitgleich dazu bekam er vom König auch den Auftrag, die Friedrichstraße als Verbindung der Seegasse mit der neuen Kronenstraße auszubauen. Mit dem Königstor, das einst als Eßlinger Tor auf dem heutigen Charlottenplatz stand, wurde dann von Thouret der Abschluß der Königstraße im Jahre 1810 sinnfällig gesetzt. Weitere Straßenzüge zur Erschließung der neu entstehenden Friedrichsvorstadt wurden in der Folgezeit geplant und ausgeführt. Im Jahr 1811 entstand die Schloßstraße, die als kurze Verbindung zwischen der Seegasse und der Königstraße rechtwinklig zum Residenzschloß angelegt wurde.

In Thourets Generalbauplan vom Jahr 1818 wurde die Zusammenführung dieser Straßen in der Platzform eines Rechtecks mit abgeschrägten Ecken vorgesehen, und auch aus einem Plan von Gottlob Georg Barth aus dem Jahr 1826 ist zu schließen, daß die endgültige Form des Friedrichsplatzes noch keineswegs feststand.⁴³ Erst im Jahr 1828 wurde die

Platzform nach dem Vorbild des barocken Städtebaus als »Place d'étoile« von Wilhelm I. festgelegt, worauf die Erstellung der das Platzbild prägenden Gebäude durch Thouret erfolgen konnte. Charakteristisch für die Form des Sternplatzes war es, daß jeweils drei Straßen ohne Richtungsänderung in den Platz ein- beziehungsweise von ihm abführten.

Alle drei stadtauswärts laufenden Straßenzüge fingen sich zuletzt in peripheren Randstraßen. So führten die Kronenstraße und die Friedrichstraße auf die Militärstraße zu, die vom Friedrichsplatz abgehende Alleenstraße traf mit der Schillerstraße zusammen, die als Verbindungsstraße zwischen der Militärstraße und dem Rondell am Königstor die Achse des dort später angelegten Kopfbahnhofes bilden sollte. Das Friedrichstor, als Abschluß der Friedrichstraße gleichsam das Ende der Stadt versinnbildlichend, wurde im Jahr 1824 erbaut, die Schillerstraße im Jahr 1857.

Nikolaus Thouret bekam auch den Auftrag zur Bebauung des neuen Stadtviertels. Dabei sah diese Stadterweiterung durchweg nur repräsentative Wohnbauten für die bei Hofe bediensteten Beamten vor, so daß die Nähe zur Residenz gleichzeitig damit verbunden war, die Bewohner auch räumlich möglichst nahe an das Zentrum der Macht zu binden. Dem regelmäßigen Straßensystem sollten geschlossene Häuserreihen mit einheitlichen und glatten Fassadenfronten angebaut werden. Dabei waren ein ruhiger Dachabschluß, regelmäßig angeordnete Fenster und Gurtgesimse die bestimmenden architektonischen Merkmale.⁴⁴

Erweiterte sich dann später die Stadt, stand in der Regel den zu verlängernden Straßen ein Gebäude im Weg, das eine Abknickung der Straßenführung notwendig machte und die Ablösung dieser städtebaulichen Entwicklungsphase kennzeichnete. In den vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts wurden dann mitten durch die Friedrichsvorstadt die Bahngleise gelegt und die Ablösung des repräsentativen Wohnviertels durch ein Geschäftsviertel vollzogen.

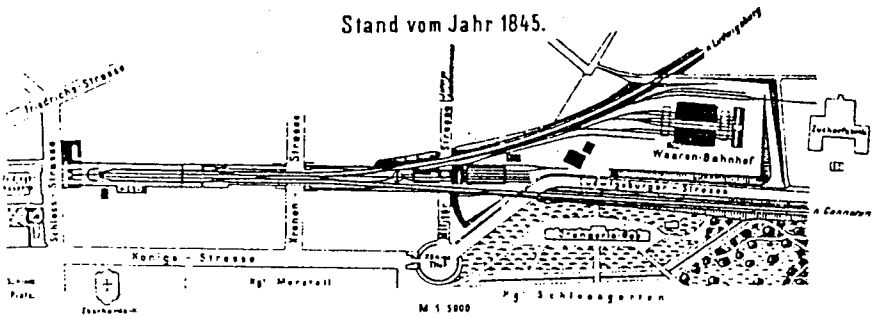
Der Schloßstraßenbahnhof

Nachdem der Entschluß feststand, Stuttgart zum Mittelpunkt des württembergischen Eisenbahnnetzes zu machen, standen sich 1843/44 drei verschiedene Standortvorschläge gegenüber.

Den Vorstellungen von Staatsrat Karl von Seeger und Kreisbaurat Georg Bühler entsprechend sollte der Bahnhof an der Neckarstraße ste-

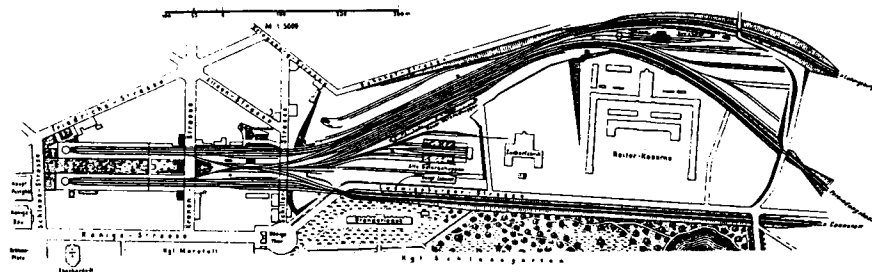
Bahnhof Stuttgart.

Stand vom Jahr 1845.



Bahnhof Stuttgart.

Stand vom Jahr 1868
nach dem 1^{ten} Umbau.



Oben: Der erste Stuttgarter Bahnhof von 1845 mit vier Gleisen. – Unten: Der zweite Stuttgarter Bahnhof (1868) mit acht Gleisen. Beide Bahnhöfe standen in der unteren Schloßstraße, der heutigen Bolzstraße.

hen. Diese Ansicht teilte auch der Wiener Ludwig Negrelli, einer der zu Rate gezogenen ausländischen Sachverständigen. Zu diesen gehörte auch der Engländer Charles de Vignoles und der in Wien tätige Württemberger Carl Etzel, die andere Standortvorschläge hatten.⁴⁵

Vignoles favorisierte zusammen mit dem Stuttgarter Professor Johann Mährlen den Bahnstandsstandort an den Seewiesen, Etzel wählte den zentrumsnächsten Standort an der Schloßstraße.

Zugunsten von Carl Etzels Entwurf erfolgte am 13. März 1844 die königliche Entscheidung.

Da der Bahnhof schon bald den gestiegenen Verkehrsanforderungen nicht mehr genügte, mußte er in den Jahren von 1864 bis 1869 erweitert werden. Die bisherige Zahl der Gleise wurde von vier auf acht erhöht und der Bau einer westlichen Gleishalle sowie eines mittig zwischen den

Bahnsteighallen gelegenen Wartesaaltraktes vorgenommen (Abbildungen Seite 23).

Georg Morlok, mit dem Ausbau beauftragt, erweiterte das Empfangsgebäude und gestaltete dessen Fassade neu. Der im historisierenden Stil italienischer Renaissancearchitektur gehaltene Mittelbau wurde somit einerseits vom alten und nun aufgestockten Empfangsgebäude, andererseits von einem dem alten Empfangsgebäude stilistisch nachempfundenen Gebäude flankiert.⁴⁶

Schon um die Jahrhundertwende war der Bahnhof mit über sieben Millionen Reisenden im Jahr wieder vollkommen überlastet, so daß neuerliche Planungen notwendig wurden. An eine örtliche Erweiterung des Bahnhofskomplexes war inzwischen jedoch aus Platzgründen nicht mehr zu denken.

Pläne für einen Neubau als Durchgangsbahnhof

Den offiziellen Planungen zur Verlegung des Bahnhofs und der erneuten Anlage in Kopfform vorausgehend, schlug der Cannstatter Ingenieur Albert Sprickerhof erstmalig einen Durchgangsbahnhof für Stuttgart vor.

Sprickerhof führte in seiner im Mai 1901 herausgegebenen Denkschrift aus, daß eine Kopfanlage die Entwicklung der Stadt behindere, ein Gedanke, der später immer wieder diskutiert wurde.

Der Bahnhof sollte etwa 600 Meter von der Schloßstraße entfernt angelegt werden, wobei der monumental geplanten Anlage ein etwa 1,8 Hektar großer, ovaler Platz vorgelagert war, der einerseits vom Schloßgarten, andererseits von repräsentativen Bauten eingerahmt werden sollte, welche an der Einmündung der Königstraße und an einer neu anzulegenden Bahnhofstraße ausgeführt werden sollten. Von der Schloßstraße bis zum neuen Bahnhof war der Bau einer etwa 25 Meter breiten, repräsentativen Straße geplant⁴⁷ (Abbildung Seite 25).

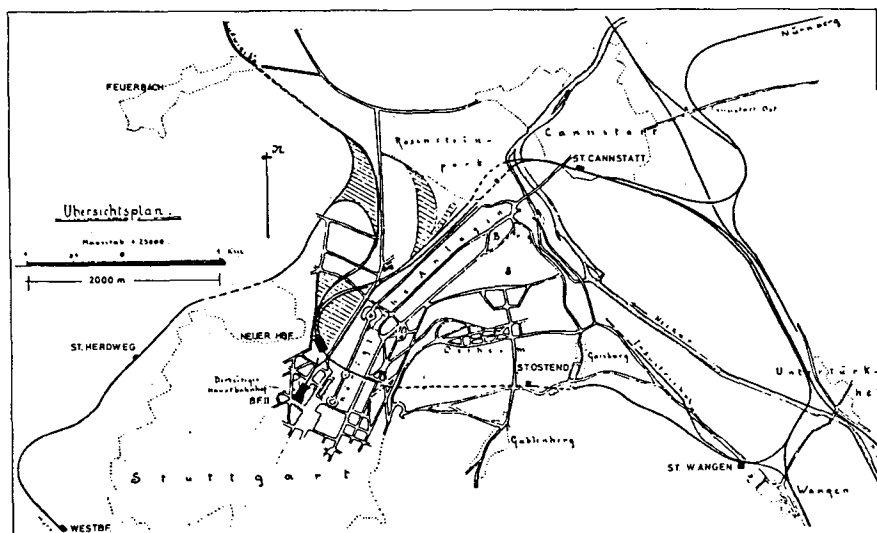
Diese Straße hätte in ihrer Stellung die Königstraße weit übertroffen.

Sprickerhof schätzte die Baukosten der gesamten Anlage auf etwa 31 Millionen Mark, wobei der Erlös aus dem Verkauf des alten Bahnhofsgeländes und die Geschäftsbebauung in der in Aussicht genommenen neuen Straße einen großen Teil der Kosten decken sollten. Ein Durch-

von Ingenieur A. Sprickerhof (Cannstatt, Mai 1901).

gangsbahnhof wäre nach Sprickerhof daher wesentlich billiger gekommen als ein Neubau des Kopfbahnhofs an alter Stelle oder an der Schillerstraße.

Die Gutachter trafen am 15. April 1902 in Stuttgart zur Beratung zusammen und erstatteten am 31. Mai 1902 ein erstes Gutachten, worin der Sprickerhofsche Entwurf aufgrund eines zu kleinen Krümmungsradius als ungeeignet ausschied.⁴⁸ Nach Ansicht der Gutachter lag die projektierte zehngleisige Anlage Sprickerhofs zu weit vom Stadtzentrum entfernt und genügte auch den Anforderungen nicht, den der innerstädtische Verkehr an einen Hauptverkehrsknotenpunkt stellte. Ein Durchgangsbahnhof stand außerdem der dichten Bebauung der Stadt sowie der



Ringbahnlinie nach Weihrauch/Mayer: Übersicht.

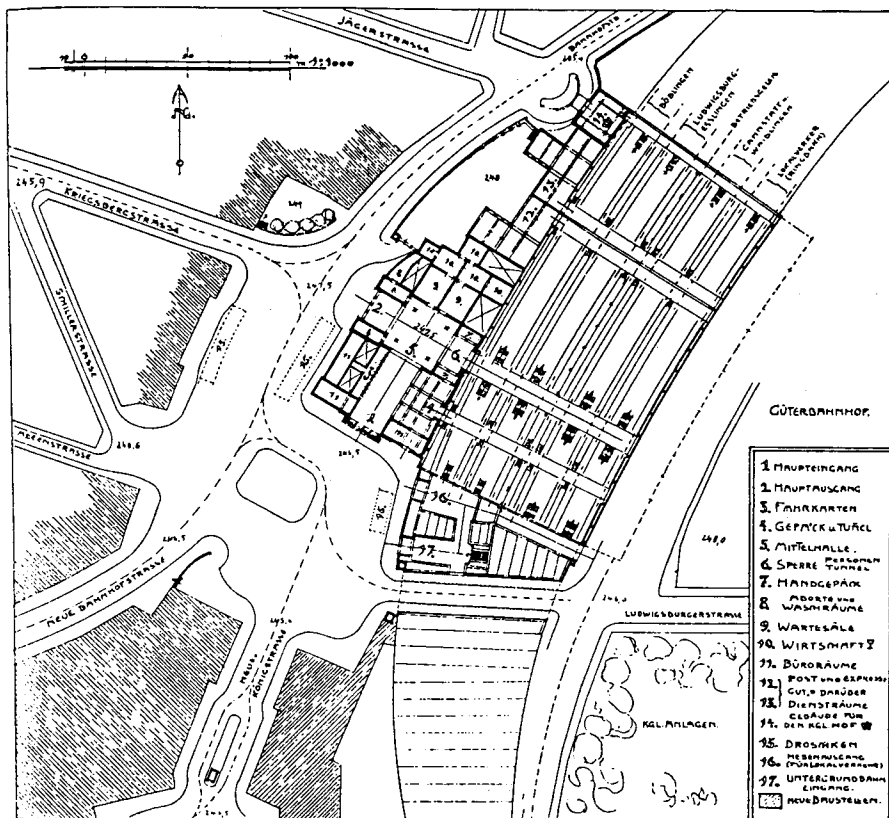
gebotenen Freihaltung der Königlichen Anlagen durch hohen Flächenverbrauch entgegen. Dagegen wurde an alter Stelle die Anlage eines vierzehngleisigen Kopfbahnhofs nach einem Vorentwurf der Generaldirektion favorisiert.

Die Generaldirektion arbeitete daraufhin, den Anregungen der Gutachterkommission folgend, noch im selben Jahr neue Pläne aus.⁴⁹ In einem Beschwerdebrief an das Königlich Württembergische Ministerium versuchte Sprickerhof am 23. Februar 1903 vergeblich, sein Projekt zu rehabilitieren.⁵⁰

In einem Erlaß des Königs, den Schillerstraßenentwurf nochmals auf Beseitigung von Mängeln zu überprüfen, sahen die Eisenbahntechniker und Regierungsbaumeister Robert Weihrauch (Berlin) und Martin Mayer (Hamburg) im Februar 1906 die Möglichkeit, einen Entwurf für ein neues Durchgangsbahnhofsprojekt auszuarbeiten, das sie als einen verbesserten Plan des Sprickerhofschen Entwurfs auswiesen.⁵¹

Neu an diesem Projekt war die Anlage einer vornehmlich für den Vorortverkehr bestimmten innerstädtischen Ringbahn und einer Untergrundbahn, wobei sich die Kombination der Stadt-, Vorort- und Ringbahnen in zwei je zweigleisig und vollständig getrennte Liniensysteme aufgliederte (Abbildung oben).

Die Linie A berührte die Stationen Stadtmitte – Hauptbahnhof – Cannstatt – Untertürkheim – Esslingen beziehungsweise Wangen; die Linie B



Durchgangsbahnhof nach Weihrauch/Mayer: Grundriß.

sollte auf der Strecke Esslingen – Wangen – Hauptbahnhof – Ludwigsburg geführt werden.⁵² Die Ringbahn sollte dazu beitragen, die Bedeutung des Stadtkerns zu wahren und dessen Entwertung zu verhindern.

Die zu erwartende Wertsteigerung des Bodens sollte dann die Gewähr dafür bieten, daß der Bahnhofplatz und die darauf zulaufenden Straßen, besonders die neue Bahnhofstraße, die untere Königstraße, die neue Anlagenstraße und die Kriegsbergstraße, in monumentaler Form bebaut werden könnten. Die Straße vom Königstorplatz zum Bahnhofplatz sollte als Prunkstraße angelegt werden (Abbildung oben).

Die Realisierung des Projekts Weihrauch/Mayer scheiterte letztendlich an der besonderen topographischen Situation Stuttgarts, bei der nach Ansicht der Eisenbahnsachverständigen nur ein Kopfbahnhof in Frage kommen konnte. Der geplanten Überquerung der Oberen Schloßgarten-

anlagen und der Neckarstraße durch Viadukte wäre außerdem der unterschiedene Widerstand der Königlichen Krongutsverwaltung sowie der Stuttgarter Öffentlichkeit entgegengesetzt worden.⁵³

Die Vorschläge zum Bau einer teilweise unterirdisch geführten Stadtbahn können durchaus als zukunftsweisend bezeichnet werden, allerdings verknüpfte die geplante Schnellbahn Elemente aus dem damals aktuellen U-Bahn-Bau mit demjenigen der Vollbahnen, was an den Krümmungsradien abzulesen ist. Das Projekt wäre in den üblichen Staatsbahnbetrieb nicht zu integrieren gewesen, war also nicht brauchbar.⁵⁴

Die Situation von Stadtplanung und Städtebau in Stuttgart um die Jahrhundertwende

Deutlich traten die Befürchtungen vor Baubeschränkungen in der Stuttgarter Stadtverwaltung durch die Einführung neuer Ortsbaustatuten im Jahr 1897 zutage und machten offenbar, daß die Grundrente von nun an der einzige Wert war, den die Stadt aufzuweisen hatte und der durch ihr eigenes Wachstum quasi von selbst entstand.⁵⁵ Sie wurde zum wichtigsten Bestimmungsfaktor in der Stadtentwicklung, wobei die Zonenpläne das entscheidende rechtliche Instrumentarium für die städtische Bodenpolitik bildeten.⁵⁶

Es konnte deshalb nicht ausbleiben, daß sich aus der Bodenwertsteigerung heraus eine überhandnehmende Spekulation entwickelte, da nur beschränkt Eingriffsmöglichkeiten in Eigentümerrechte möglich waren. Die Steuerungsmechanismen Markt und Plan wurden sich selbst überlassen, wobei eine entscheidende Diskrepanz zutage trat, denn einerseits wurde auf den Vorzug einer gemeindlichen Bodenpolitik mit dem Ziel hingewiesen, mittels eines möglichst hohen Marktanteils das Preisgefüge zu beeinflussen, andererseits wurde aber auch eine Stärkung des öffentlichen Rechts befürwortet, um durch Ausnutzungsbeschränkungen preisregulierend zu wirken.⁵⁷

Mit der Sorge um die Freiflächen begann die strukturelle Planung der Stadt, denn hier wurde zuerst deutlich, daß der Markt und das freie Spiel der Kräfte nicht alle Bedürfnisse zu erfüllen vermochten, daß vielmehr Freiflächen nur durch Planung und Agieren der öffentlichen Hand gegen die auf Ertragssteigerung gerichteten Ziele der Grundeigentümer zu sichern waren.

Grundsätzliche Vorschläge für eine verbesserte Handhabung des Bodenrechts wurden später von Paul Bonatz für das Stuttgarter Bahnhofsgelände gemacht, jedoch erst, als dieses Gelände schon längst in den Privatbesitz des Fürsten von Donnersmarck übergegangen war.⁵⁸ Bonatz

erkannte, wie andere, viel zu spät, daß eine Beeinflussung des Bodenmarktes innerhalb der Stadt die privatrechtlichen Verfügungsmöglichkeiten der öffentlichen Hand voraussetzt, bei der von kommunalem Eigentum an Grund und Boden ausgegangen werden muß.

Aus dem Eingebundensein des Städtebaus in die Industriegesellschaft ergaben sich dessen grundsätzliche Leitvorstellungen; in der Formung der Stadt sah man nichts weiter als das räumliche Ergebnis ökonomischer Prozesse. Das rechtliche Instrumentarium für die großen Umbau- und Infrastrukturmaßnahmen bestand im wesentlichen aus Bebauungsplan und Bauordnung. Dabei wurde der Bebauungsplan nicht als diskussionsfähig angesehen, sondern als ein Instrument verstanden, Lösungen verbindlich durchzusetzen. Planfestlegungen begann man erst in dem Augenblick zu diskutieren, in dem man erkannte, daß der Entwicklungsprozeß schon grundlegend die einstige städtische Wirklichkeit verändert hatte und man die Notwendigkeit verspürte, Maßnahmen für eine größere Kontinuität in der Entwicklung zu treffen.

Als eine Folge des technischen Fortschrittsglaubens war die Stadt nach der herrschenden Ideologie dazu verurteilt, bis ins »Unendliche« zu wachsen, denn die Frage einer Begrenzung dieses Wachstums oder die nach ihrer optimalen Größe stellte sich nicht. Auch war die Stadt in ihrer Idealform selbstverständlich monozentrisch angelegt, und ein Wachstum nach allen Richtungen wurde als »ausgeglichen« definiert.⁵⁹

Eine der am heftigsten debattierten Fragen in der städtebaulichen Diskussion um die Jahrhundertwende betraf die Alternative der geschlossenen oder der offenen Bauweise, denn diese Grundsatzentscheidung der Gebäudetypologie mit dem Ziel eines geordneten Wachstums erklärte zugleich auch die Muster dieser Dichtebereiche.⁶⁰ Da der Wertzuwachs nur durch eine möglichst hohe Bebauungsdichte, vor allem in den städtischen Kernbereichen, abgeschöpft werden konnte, ergab sich die Frage der maximal zu genehmigenden Verwertbarkeit des Bodens als das vordringlichste Problem für die Verwaltung. In diesem Zusammenhang bezweifelte der Stuttgarter Oberbürgermeister Heinrich von Gauß die Richtigkeit einschränkender Maßnahmen und kritisierte das Gutachten des Karlsruher Städtebau-Professors Reinhard Baumeister über das Stadterweiterungsprojekt in Stuttgart. Baumeister hatte es als selbstverständlich angesehen, daß möglichst große Bauabstände gleichzeitig eine Verbesserung hygienischer Zustände mit sich brächten.⁶¹

Indem von Gauß sich gegen die Einteilung der Stadt in Bauzonen und damit gegen eine vom Stadtkern ausgehend sich zunehmend auflockern- de Bebauung nach außen wandte, verkannte er das polyzentrisch angelegte Wachstum in der Stadtentwicklung und sah in der Zonung nur den

Schematismus der Normierung und nicht die Notwendigkeit, den durch den rapiden Bevölkerungsanstieg forcierten Wachstumsprozeß in geordnete Bahnen zu lenken.⁶² Daß seine Gesinnung sozialen Zündstoff barg, war ihm nicht einsichtig; vielmehr entsprang die Zonung seiner Meinung nach einer »grauen Theorie« und einem »abstrakten Ideal von Weiträumigkeit«,⁶³

Die städtebaulichen Vorstellungen des Stuttgarter Oberbürgermeisters um die Jahrhundertwende waren keine singuläre Erscheinung, sondern spiegelten die allgemeine Situation wider, der die Stadt als Schauplatz der sozialen, politischen und ökonomischen Veränderungsprozesse im Zeitalter der Industrialisierung ausgesetzt war. Die Ziele des Städtebaus standen im Einklang mit den tiefgreifenden Umwälzungsprozessen. Man ignorierte, daß die Aufwertung der Bodenpreise hauptsächlich als eine Folge der Festlegung hoher Ausnutzungsziffern zu verstehen war, und neigte dazu, die Bodenspekulation zu verdammen, die immer dann in Erscheinung trat, wenn sich der Bodenwert an einer Stelle der Stadt infolge besonderer stadtplanerischer Maßnahmen veränderte. So gesehen hätte der Bebauungsplan ein probates Mittel sein können, Fehlentwicklungen zu korrigieren. Statt dessen trug er zur Sicherung einer Ordnung bei, die die wirtschaftliche Bedeutung des Bürgertums stärkte.

Im Rahmen der Diskussion über das Stuttgarter Stadterweiterungsprojekt nahm Theodor Fischer die Auswirkungen vorweg, die der Bahnhofsbau für die Entwicklung Stuttgarts nach sich ziehen sollte. Er stellte die Forderung, das Tor gleichsam als charakteristisch für Anfang und Ende der Stadt zu betrachten. Dessen Bedeutung für die moderne Stadt habe mittlerweile der Bahnhof übernommen, der nun zugleich »caput et quasi terminus« sei.⁶⁴

Die städtebaulichen Projekte Theodor Fischers

Bereits in seiner Antrittsvorlesung an der Technischen Hochschule Stuttgart im Jahre 1903 übte Theodor Fischer scharfe Kritik an den städtebaulichen Planungen in Stuttgart.⁶⁵

Die Kritik kulminierte in der Ablehnung der Stadtbaukunst des 19. Jahrhunderts und ist nur zu verstehen durch die Überwindung des von ihm selbst durchlebten Späthistorismus.⁶⁶

In seiner Schrift, die als Reaktion auf die vom Stadtschultheißenamt herausgegebenen Gutachten zum Stuttgarter Stadterweiterungsprojekt zu verstehen ist,⁶⁷ ging Fischer in der Diskussion über die Bebauung der Höhenlagen noch einen Schritt weiter als die seinerzeit eingesetzte Kommission unter Eisenlohr, Halmhuber, Haug und Reinhardt, denn ihm erschienen »Stadtkronen« das einzig probate Mittel für »Halt und Pathos des Stadtbildes von Stuttgart« zu sein.⁶⁸

Er schlug vor, neben die alten städtebaulichen Dominanten der Innenstadt weitere kräftige Akzente auf die in das Stadtgebiet eingreifenden Bergzungen zu setzen. Dafür erschienen ihm die Karlshöhe und die Uhlandshöhe geeignet.⁶⁹

Als weiteres Charakteristikum des undogmatischen städtebaulichen Leitbildes Fischers dürfte seine zurückhaltende und zum Abwarten mahnende Vorsicht angesehen werden, nicht allzu kurzfristig in stadtplanerische Entwicklungen einzugreifen.⁷⁰

Dahinter verbarg sich, wie zuvor schon bei seinem Lehrer Camillo Sitte, die nachdrückliche Kritik am Versagen ihrer Zeit gegenüber der künstlerischen Aufgabe in der Stadtentwicklung, die dem großräumigen »Geometerstädtebau« habe weichen müssen. Dieses Phänomen der Großstadtfeindlichkeit äußerte sich allgemein auch in der Kulturkritik des 19. Jahrhunderts, die das Wachstum der Städte ablehnte und zukunfts pessimistisch deren baldiges Ende prophezeite.⁷¹

Als übergreifende Ordnung stand der Verkehr im Vordergrund von Fischers Betrachtungen, dem er eine durch verschiedene Straßenbreiten

differenzierte Struktur verordnete. Auf diese Weise unterschied er zwischen großen Hauptstraßen und zu ihnen in Gegensatz gestellten schmalen Gassen. Diese Verbindung bezeichnete er als den Hauptreiz der alten Städte, wobei er die »Gliederung der Massen nach Herrschendem und Beherrschtem« als eines der wichtigsten Kunstmittel im Städtebau hervorhob.⁷²

Da Theodor Fischer die wesentlichen Werte städtischen Lebens dem kleinstädtischen Maßstab zuordnete, strebte er nach einer entsprechenden Gliederung auch großer Agglomerationen und wollte die Großstadt als »heitere Gemeinschaft vieler Gemeinden« verstanden wissen.⁷³ Er plädierte dafür, den Verkehr in den Hauptstraßen zu konzentrieren und ging dabei von einem Selbstregulationsmechanismus desselben aus.⁷⁴ Den Tangentialstraßen kam eine besondere Bedeutung zu, denn deren Merkmal sollte es sein, sich zu verbreitern und Verkehrsknotenpunkte zu bilden, während die Radialstraßen den Verkehr abführen sollten.

Gerade für diese Lehrsätze Fischers stellte der Stuttgarter Bahnhofsvorplatz ein typisches Beispiel dar, denn die Schillerstraße sollte die Funktion einer Tangentialstraße beziehungsweise der Bahnhofsvorplatz den eines Verkehrsknotenpunktes erfüllen.⁷⁵

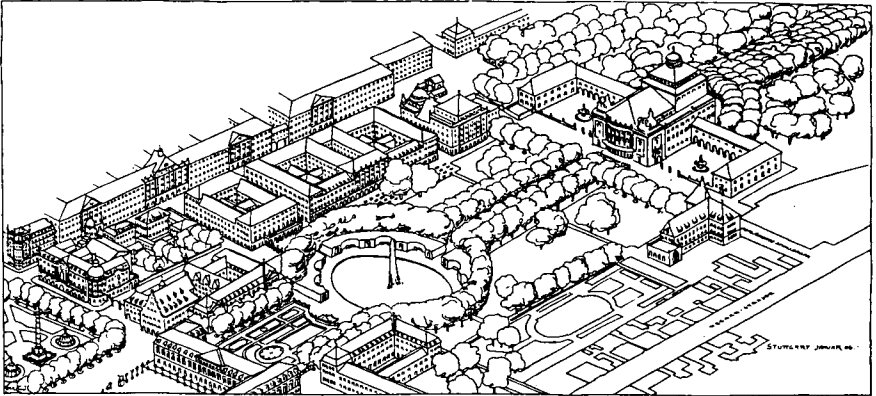
Ein weiteres Projekt Fischers in Stuttgart war die Planung zum Neubau des Königlichen Hoftheaters.

Im Jahr 1902 war das zum Hoftheater umgebaute Lusthaus abgebrannt. Für den Wiederaufbau hatte die Kronzugsverwaltung den verkehrsgünstig zur Stadt gelegenen Waisenhausplatz vorgesehen.

Im Jahre 1904 wurde zum wiederholten Male ein Gesetzentwurf im Landtag eingebracht, in dem die Regierung die Notwendigkeit der Errichtung eines Doppeltheaters für Oper und Schauspiel darlegte. Nun erschien der ursprünglich von der Kronzugsverwaltung als Bauplatz vorgesehene Waisenhausplatz als zu klein, so daß ein alternativer Standort im Botanischen Garten in Betracht gezogen wurde.

Im Januar 1906 erstellte Fischer im Auftrag des Stuttgarter Oberbürgermeisters von Gauß ein Gutachten mit ausgearbeiteten Bebauungsplänen für den Platz an der Eberhardsgruppe, das die ablehnende Haltung der Stadt gegenüber den Plänen der Krone untermauern sollte.⁷⁶ Dabei versuchte er durch die Gliederung der Baukörper in Flügelbauten die Baumassen aufzulösen und eine Einheit von Architektur und Parklandschaft zu erzielen. Dieser Entwurf wirkte romantisch und durch seine Ausrichtung auf die bestehenden Baumalleen auflockernd.⁷⁷

Fischer setzte in diesem Vorschlag bereits die später vorgenommene Durchführung der Schillerstraße durch die Anlagen zwischen zukünftigem Bahnhof und Neckarstraße in einer Breite von 20 Metern voraus. Die



Projekt I von Theodor Fischer zur Hoftheaterbauplatzfrage: Opernhaus auf dem Platz der Eberhardsgruppe, Schauspielhaus auf der unteren Ecke des Marstallareals.

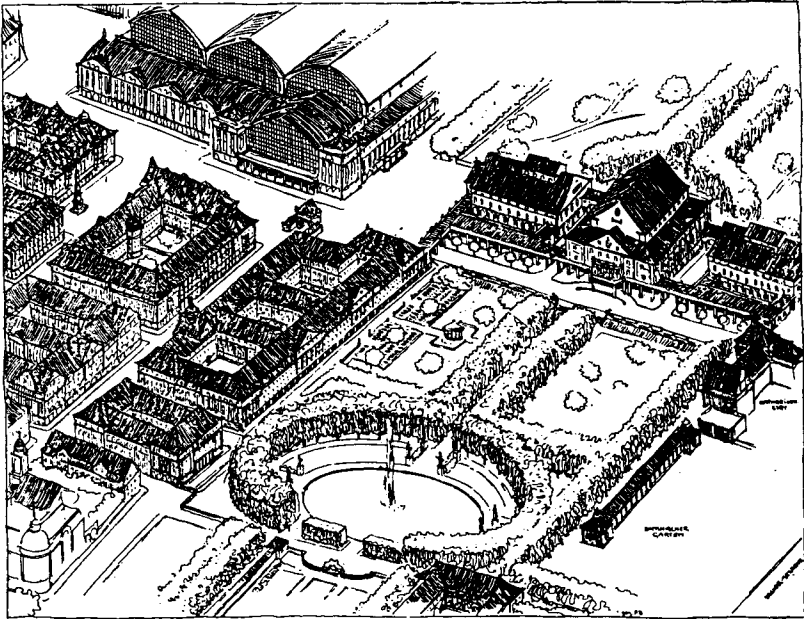
Errichtung des Schauspielhauses sah er an der dem Bahnhof zugewandten Ecke am unteren Teil des Marstallareals an der Königstraße vor (Abbildung oben).

Am 20. Januar 1906 beschloß der Gemeinderat, sich bezüglich der Bauplatzfrage des neuen Theaters für den Standort an der Eberhardsgruppe einzusetzen.⁷⁸ Dieser Vorschlag wurde jedoch durch die Kron-
gutsverwaltung abgelehnt, weil der Bauplatz in zukünftig unmittelbarer Bahnhofsnähe für Geschäfte und Hotels genutzt werden sollte. Fischer mußte daraufhin sein Projekt zurückziehen. Ungeachtet dessen setzte sich die Stadt Stuttgart noch äußerst nachdrücklich für eine Realisierung des Fischerschen Plans ein.⁷⁹

Bei seinem zweiten Projekt im Jahre 1907 richtete Fischer das Schauspielhaus als Annexbau der Oper mit der Eingangsfront zum zukünftigen Bahnhofsvorplatz hin aus und schloß ein Verwaltungsgebäude als symmetrisches Gegenstück zum Schauspielhaus an die entgegengesetzte Längsseite des Opernhauses an⁸⁰ (Abbildung Seite 35).

Mittlerweile hatte sich die am 12. November 1903 von Wilhelm II. ins Leben gerufene »Kommission für die Aufstellung eines Programms über die Stadtentwicklung anlässlich des Bahnhofsumbaus in Stuttgart« auch mit der Frage des möglichen Standorts des Hoftheaters zu beschäftigen.

In ihrer Sitzung am 13. Juli 1907 kritisierte der Vorsitzende der Kommission, der Staatsminister der Finanzen von Zeyer, das vorgelegte Projekt Fischers.⁸¹ Er bemängelte, daß ein Theater in unmittelbarer Bahnhofsnähe den Einwirkungen von Lärm und Rauch ausgesetzt sei und zu weit vom Zentrum der Stadt entfernt läge. Aus diesen Gründen wurde das

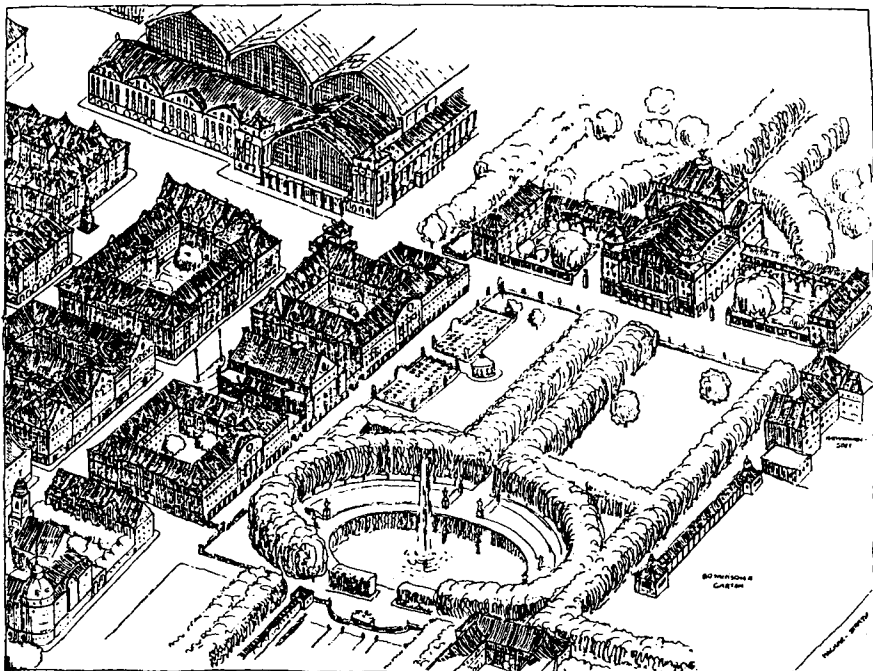


Projekt II von Theodor Fischer zur Hoftheaterbauplatzfrage: Opernhaus auf dem Platz der Eberhardsgruppe, Schauspielhaus und Verwaltungsgebäude links und rechts daneben gelagert.

Konkurrenzprojekt von Robert Reinhardt, Professor an der Technischen Hochschule Stuttgart, als günstiger angesehen, da es vermeintlich auch die Durchbrechung der Oberen Anlagen vermied. Von Zeyer verkannte hier, daß eine Durchquerung der Anlagen im Zuge der Schillerstraße, unabhängig von der möglichen Standortbestimmung des Bahnhofs, ohnehin aus Verkehrsgründen durchgeführt werden mußte. Fischer ging diesen Tatsachen nicht aus dem Wege, sondern erfaßte klar die durch die Bahnstreckeverlegung notwendigen städtebaulichen Veränderungen.⁸² Den Ausführungen von Zeyers pflichtete nur noch Hofkammerpräsident von Gefler bei; die anderen Kommissionsmitglieder, allesamt nicht Vertreter der Krongutsverwaltung, stimmten für das Fischersche Projekt.

Deutlich schälten sich also die Interessenskonflikte der Stadt Stuttgart beziehungsweise des Landes, vertreten durch Oberbürgermeister von Gauß und den Präsidenten der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, von Fuchs, einerseits, und der Krongutsverwaltung andererseits heraus.

Nachdem Fischer die Vorzüge seines Projekts durch eine billigere Bauweise und die Anpassung der baulichen Gestaltung an die umgeben-

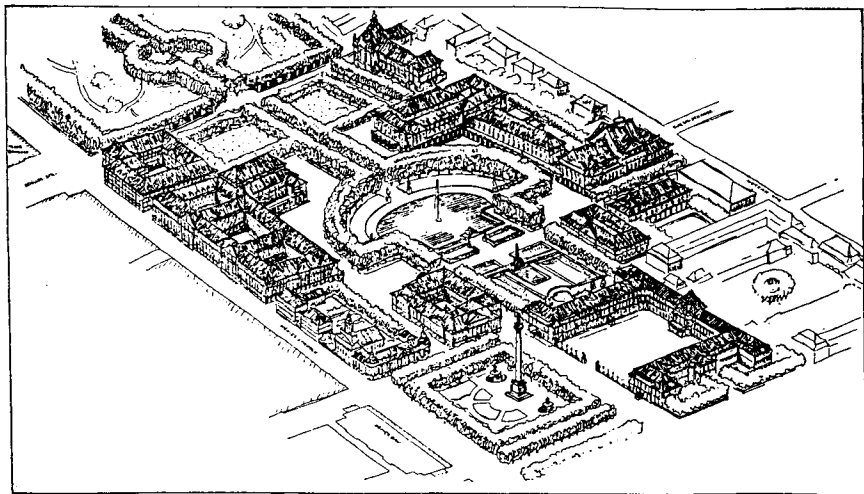


Projekt III von Theodor Fischer zur Hoftheaterbauplatzfrage: Opernhaus auf dem Platz der Eberhardsgruppe, Schauspielhaus in der Mitte des Marstallareals (Achse der Kronenstraße).

de Landschaft der Anlagen begründet hatte, wurde er beauftragt, sein Projekt zu überarbeiten und der Subkommission vorzulegen. Dieses neue Projekt stieß wiederum aufgrund der befürchteten Zerstörung der Schloßgartenanlagen auf Kritik und wurde durch die Theaterkommission am 19. Juli 1907 abgelehnt.⁸³ Als weitere Gründe für die Zurückweisung der Neuvorlage wurden der schlechte Baugrund und die Steigerung der Baukosten vorgebracht.⁸⁴

Am 26. Juli 1907 nun unterlag das Fischersche Projekt dem Reinhardt mit 16 zu zwei Stimmen.⁸⁵ Damit war eine Vorentscheidung in der Theaterbauplatzfrage gefallen. Allein von Gauß und der Direktor der Kunstakademie, Professor von Haug, stimmten für Fischer. Fischer selbst enthielt sich der Stimme.

Mit unermüdlichem Engagement veränderte Theodor Fischer daraufhin nochmals sein erstes, bereits modifiziertes Projekt. Das Schauspielhaus wurde in der Mitte des Marstallareals vorgesehen, wobei der Eingang des Theaters, anstelle der Marstallkuppel, direkt auf die Kronen-



Projekt von Robert Reinhardt zur Hoftheaterbauplatzfrage.

straße ausgerichtet wurde, so daß ein wirksamer Achseneffekt nach Entfernung der Bahnüberführungen entstanden wäre. Beim Opernhaus griff Fischer wieder die aufgelockerte Lösung mit den Seitenflanken auf, um dadurch einen axialen Bezug zur Residenz zu schaffen.⁸⁶ Sowohl sein erstes wie auch sein zweites Projekt lassen durch die strenge Gesetzmäßigkeit der im italienischen Renaissance-Stil gegliederten Fassade und der Regelmäßigkeit der Stockwerke denselben Grundgedanken in der architektonischen Gestaltung erkennen (Abbildung Seite 36).

Im Laufe des Jahres 1907 kristallisierten sich folglich als einzige in Betracht kommende Standorte der Botanische Garten nach dem Entwurf von Robert Reinhardt (Abbildung oben) und die Fischersche Planung an der Eberhardsgruppe heraus, wobei die königlichen Gremien und die Theaterintendanz sich Reinhardts Vorschlag, die städtische Verwaltung und die kommunalen Vertretungskörperschaften sich Fischers Vorschlag zu eigen machten. Für die endgültige Platzwahl sollte die Nähe zum alten Stadtzentrum mit Neuem und Altem Schloß und den weiteren Einrichtungen des Hofes eine Rolle spielen. Auf der gegenüberliegenden Seite der Neckarstraße lagen das Museum und die Bibliothek, so daß die Nachbarschaft schon bestehender kultureller Einrichtungen den Ausschlag gab.⁸⁷

Obwohl sich die bürgerlichen Kollegien vehement für die Fischerschen Projekte an der Eberhardsgruppe aussprachen, stimmte die Theaterkommission unter Rücksichtnahme auf die Wünsche der Krone einstimmig für das Terrain in den oberen Anlagen. In dieses Gremium war kein

Vertreter der Stadt geladen, obwohl im Hinblick auf die Zusage einer finanziellen Beteiligung der Stadt von 1,2 Millionen Reichsmark zum Bau des Schauspielhauses die Krongutsverwaltung der Stadt zugesagt hatte, vor der Entscheidung über die Platzfrage den bürgerlichen Kollegien ein Mitspracherecht einzuräumen.⁸⁸ Die Krone entschied in der Folge nach dem Vorschlag, den die von ihr eingesetzte Gutachterkommission beschlossen hatte.⁸⁹

Den Hauptangriffspunkt für die Gegner der Eberhardsgruppe bildete stets die Befürchtung, daß durch einen Theaterneubau an dieser Stelle der Gesamtkomplex der Parkanlagen in zwei Teile zerschnitten werden könnte. Auch bildeten die Verkehrslage des neuen Theaters und ästhetische Gesichtspunkte strittige Fragen der Auseinandersetzung.⁹⁰ Die Trennung der Anlagen wurde allerdings im Zuge der Bahnverlegung von der Schloß- an die Schillerstraße ohnehin unumgänglich, da zur Ableitung des Verkehrs eine Verbindung zur Neckarstraße geschaffen werden mußte.⁹¹

Deutlicher als im gleichzeitig entstehenden Entwurf für die Theaterneubauten im Jahr 1907 bestätigte sich beim Stadtbauplan für das ehemalige Bahnhofsgelände in Stuttgart Fischers Abneigung gegen die Großstadt. Die Verlegung des Bahnhofs sollte dem steigenden Verkehrsaufkommen der aufstrebenden Residenzstadt gerecht werden, doch anstelle einer großstädtisch-repräsentativen »Visitenkarte« vermittelt der Entwurf die Gemütlichkeit des Stuttgarter Altstadtviertels.⁹² Doch müssen beide Entwürfe aufgrund ihrer räumlichen Nähe als aufeinander bezogene Bau- und Planungsaufgaben aufgefaßt werden, für die Fischer die jeweils adäquate, funktionale Lösung gefunden zu haben glaubte. Fischer wollte als Städtebauer der Stadt nicht »den Stempel seiner eigenen vorgefaßten Ideen aufdrücken«, sondern im Sinne einer sachbezogenen Aufnahme der Anregungen anderer hinter seinem Werk zurücktreten, um auch dem Architekten eine Möglichkeit zur Interpretation des Planes zu lassen.⁹³

So sah Fischers endgültiger Entwurfsplan für die Theaterbauten am Oberen Schloßgarten eine repräsentative städtebauliche Lösung vor, indem er axiale Beziehungen der Hauptgebäude untereinander schuf und als Gegenpol zum alten Stadtzentrum mit der königlichen Residenz ein neues städtisches Zentrum entstehen lassen wollte. Den beachtlichen städtebaulichen Veränderungen Stuttgarts in dieser Zeit stellte sich Fischer also durchaus aufgeschlossen gegenüber. Zwar sah auch er die Nachteile einer Parkdurchschneidung, andererseits versuchte er jedoch, den veränderten Verhältnissen der neuzeitlichen Stadtplanung gerecht zu werden.⁹⁴

Bezüglich der verkehrlichen Lage wies die Eberhardsgruppe eindeutige Vorteile auf, denn die Anbindung an bestehende Straßenbahnlinien und die Entstehung eines Hauptverkehrsknotenpunkts Bahnhofplatz schufen geradezu ideale Bedingungen, denen Fischer nicht aus dem Wege ging.

Noch im Jahr 1908, also nachdem die Entscheidung der Kommission schon lange gefällt war, versuchte Paul Bonatz, der Nachfolger Theodor Fischers an der Technischen Hochschule Stuttgart, die Öffentlichkeit auf das städtebauliche Problem der Schloßgartenbebauung aufmerksam zu machen, um die Entwicklung doch noch zugunsten der Pläne seines Lehrers zu beeinflussen.⁹⁵

Bonatz begründete nachdrücklich, daß durch den Bahnhofsneubau die Anlagen auf ihrer Nordwestseite auf einer Länge von 1200 Metern starke Einbußen erleiden müßten, so daß eine Verengung um 100 Meter empfindlicher schade als eine Verkürzung um 300 Meter durch die Bebauung des Schloßgartens. Das Projekt der Eberhardsgruppe würde den unteren Anlagenteil unangetastet lassen, außerdem weit weniger Fläche beanspruchen, weil das Schauspielhaus in das Marstallgelände einbezogen wäre. Die Ausbildung einer hochfrequentierten Schillerstraße bewirke, daß der Schwerpunkt Stuttgarts sich in Richtung Neckartal verschiebe. Dieser städtebaulichen Veränderung müßten sich die baulichen Maßnahmen unterordnen, so daß vor allem verkehrstechnische Gesichtspunkte gegen das Projekt an der Stelle des Botanischen Gartens sprächen.⁹⁶

Aber auch ästhetische und städtebauliche Mängel würden bei dem Reinhardtschen Vorschlag durch eine allzu massive Bebauung auf kleinräumigem Platz entstehen, die von den Höhen herab, und damit erwies sich Bonatz als Schüler von Fischer, aufgrund der unmittelbaren Nähe der Altstadt, des Alten und Neuen Schlosses sowie des Wilhelmspalais die Umgebung erdrücken und das Stadtbild schädigen würden. Bonatz forderte deshalb die Ausrichtung der Theaterbauten auf die klassischen Achsen der Stadt und ein distanziertes Gegengewicht zum Neuen Schloß mittels eines monumentalen Abschlusses jenseits der verlängerten Schillerstraße.⁹⁷ Die Theaterverschiebung hielt nach Ansicht von Bonatz mit der allgemeinen Schwerpunktsverschiebung in Richtung Neckartal Schritt und wäre nach der Bahnhofsverlegung von Vorteil für auswärtige Theaterbesucher gewesen.⁹⁸

In seinen Ausführungen lehnte sich Bonatz an überkommene Städtebautraditionen an und verglich die Idealstadt des Mittelalters mit der Entwicklung Stuttgarts. Nach diesen Vorstellungen war die mittelalterliche Stadt mit ihren kleinteiligen Strukturen nur scheinbar organisch gewachsen, da sie sich dem Gemeinwillen unterordnen mußte.⁹⁹

Ausgehend von der mittelalterlichen Stadt hätten sich, so Bonatz, die Plätze um das Alte Schloß, immer größer werdend, aneinanderkristallisiert. Da die Stadt zur Großstadt angewachsen war, sollte sich an die alte Platzgruppe und an den nun zentralen Schloßplatz ein neuer, ungleich größerer »Gartenplatz« angliedern, als quasi letzte und größte Steigerung eines organischen Gesetzes.¹⁰⁰ Dieser Platz müsse einen Abschluß an der Schillerstraße erfahren, der das Auseinanderschneiden der Anlagen erträglich mache.

So liegt der Unterschied der Fischerschen Projekte zur Ausführung des Münchner Architekten Max Littmann in einer gänzlich anderen Monumentalität begründet, denn während Littmann die unmittelbare Umgebung so gestaltete, daß sie zur Unterstützung der architektonischen Wirkung diene, stellte bei Fischer der Botanische Garten mit seinen Bäumen, gemeinsam mit der Architektur, ein monumentales Erscheinungsbild dar. Die Befürchtung des Bauherrn, der in den Fischerschen Entwürfen die Gefahr einer Zerstörung der Oberen Schloßgartenanlagen währte, ist deshalb rückschauend als unberechtigt einzuschätzen. Sie kann nur durch die politische Konstellation der beteiligten Interessengruppen erklärt werden, bei der die traditionell konservativ eingestellten monarchischen Kräfte sich gegen die Stadt durchsetzen konnten.

Letztendlich wurde die Platzwahl des Stuttgarter Opernhauses also gegen fortschrittliche politische und verkehrsplanerische Einsichten und zugunsten ästhetischer und überkommener politischer Argumente getroffen. Die Einwände gegen Fischers Entwürfe wegen zu großer Bahnhofsnähe und der vermeintlichen Zerstörung der königlichen Gärten waren offensichtlich nur vorgeschoben, ebenso wie die gegen die Bebauung des ehemaligen Bahnhofsgeländes, da beide Projekte im Grunde genommen als ein einziger gemeinsamer Entwurf eines großen Stadtprospektes aufgefaßt werden müssen.

Nach Fischers Vorstellungen sollte das neue Opernhaus zusammen mit dem verlegten Bahnhof, Hotels und Geschäften ein neues städtebauliches Zentrum und einen Gegenpol zum Schloßplatz mit seinen höfischen Bauten bilden, zugleich aber auch ein Signal für eine Stadterweiterung in Richtung Neckartal setzen.

Bei Littmanns Entwurf war die Nähe des Neuen Schlosses für die städtebauliche Gestaltung der unmittelbaren Theaterumgebung insofern wesentlich, als die bereits vorhandene Parkanlage grundsätzlich auf die königliche Residenz ausgerichtet blieb. Dennoch versuchte er, die nähere Umgebung ohne große Veränderungen mit dem Theaterkomplex in Beziehung zu bringen. Der ovale Anlagensee übernahm dabei die Funktion eines Theaterplatzes und diente der Unterstützung der architektonischen

Wirkung des den strengen Gesetzen der Opernarchitektur unterworfenen Theaters. Nachträglich wurde dann versucht, verkehrlich günstigere Verhältnisse zu schaffen, indem die Krongutsverwaltung die Freigabe des öffentlichen Verkehrs im Oberen Schloßgarten erwog.¹⁰¹

Die jeweiligen Konzeptionen machen deutlich, wie sehr die Littmannschen Projekte dem höfischen Bauherrn gerecht wurden und weshalb Fischer, trotz Unterstützung durch die Stadt, den Auftrag nicht erhalten konnte.

Die politischen Auseinandersetzungen um die Bahnstreckenverlegung an die Schillerstraße

Im Oktober 1903 lagen drei ausgearbeitete Entwürfe der Generaldirektion für Kopfbahnstreckenanlagen vor, die nach der Lage ihrer Empfangsgebäude Schloßstraßen-, Kronenstraßen- und Schillerstraßenentwürfe genannt wurden.¹⁰² Gleichzeitig wurde die Stadt Stuttgart verpflichtet, die Kosten für den geplanten Bahnstreckenvorplatz in Höhe von 1,4 Millionen Mark zu übernehmen.¹⁰³

Mit dem Erlaß Wilhelms II. vom 6. November 1903 erlangten die Umgestaltungspläne des Stuttgarter Bahnstreckenviertels Gesetzeskraft,¹⁰⁴ denn mit der vom König am 12. November 1903 bestellten »Kommission über die Aufstellung eines Programms über die Stadtentwicklung anläßlich des Bahnstreckenumbaus in Stuttgart« wurde nicht nur die Verlegung und Vergrößerung des Hauptbahnhofs offiziell bestätigt, sondern es wurde faktisch auch die vollständige Neugestaltung der gesamten Bahnstreckenumgebung, insbesondere in der unteren Königstraße, der Friedrichstraße, der Kronenstraße und der Schloßstraße, beschlossen.¹⁰⁵ Neben einem Gebäude für die Generaldirektion der Staatseisenbahnen waren der Neubau des Hoftheaters, einer doppelt so großen Sankt-Eberhards-Kirche und die Erstellung von Ersatzbauten für den Marstall geplant. Dazu sollten Ministerien, Museen und ein neues Ständehaus für beide Kammern entstehen.

Um die möglichst qualitätvolle Abwicklung dieser Projekte zu garantieren, übertrug Wilhelm II. die Planung einer zwanzigköpfigen Kommission unter dem Vorsitz des Finanzministers von Zeyer, die, bestehend aus den Spitzen der Kronverwaltung, der Staatsverwaltung, den Landständen, der Stadt Stuttgart sowie den renommierten Stuttgarter Professoren Halmhuber, Jassoy und Fischer, einen repräsentativen Querschnitt der damaligen Staatsverwaltung und der künstlerischen Elite in Württemberg darstellte. Die erste Sitzung der Kommission fand am 19. Janu-

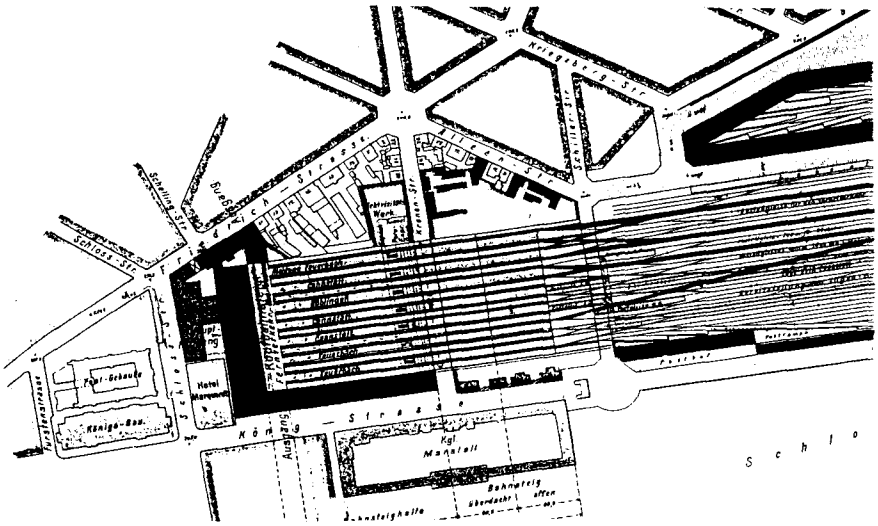
ar 1904 statt.¹⁰⁶ Um die souveränen Interessen der Krone nicht zu gefährden, wurde eine Subkommission unter dem Hofkammerpräsidenten von Geßler gebildet.¹⁰⁷

Die Entwürfe der Generaldirektion vom Oktober 1903 wurden dann am 22. Januar 1904 wiederum der Gutachterkommission vorgelegt, die die letztendliche Entscheidung einer Hinausrückung des Empfangsgebäudes um 400 Meter an die Schillerstraße von den Baukosten und der Wertbemessung des freiwerdenden Bahngeländes abhängig machte und insofern zustimmte, als eine Kostendämpfung durch den Verkauf des Bahnhofsgeländes zu erzielen wäre.¹⁰⁸ Weiter rieten die Gutachter dazu, den Kronenstraßenentwurf fallenzulassen, da er gegenüber dem Schloßstraßenentwurf keine Vorteile brächte.¹⁰⁹

Im Verlauf des Jahres wurden die Vorschläge der Gutachterkommission wiederum überarbeitet und im Dezember 1904 von der Generaldirektion dann zwei Neuentwürfe für die Vergrößerung des Bahnhofs an der Schloßstraße beziehungsweise dessen Verlegung an die Schillerstraße vorgestellt¹¹⁰ (Abbildungen Seite 44 und 45).

Der Schloßstraßenentwurf sah den Bau des neuen Empfangsgebäudes direkt hinter dem Hotel Marquardt vor. Dieser Plan, dem ein Entwurf des Stuttgarter Professors Jassoy zugrunde lag, litt sehr an der beengten räumlichen Situation, die mit Rücksicht auf das unveränderbare Hotel Marquardt in Kauf genommen werden mußte. Eine den Anforderungen des Großstadtverkehrs genügende Bahnhofsvorplatzaufweitung war hier nicht möglich.¹¹¹ Die Überbrückung der Kronen- und der Schillerstraße durch 14 Gleise stellte ein zusätzliches städtebauliches Problem dar.

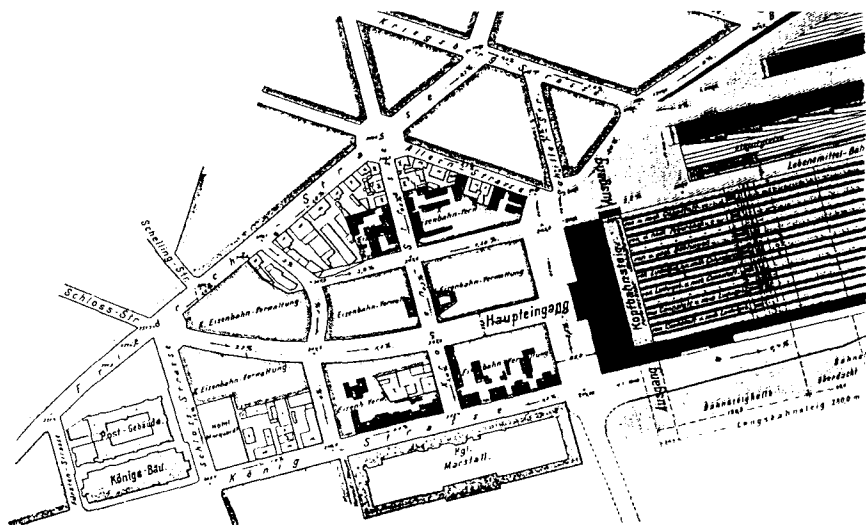
Der Schillerstraßenentwurf hingegen zeigte eine großstädtische Lösung, die den später ausgeführten Vorschlägen bereits sehr nahe kam. Das Empfangsgebäude wies zwar eine symmetrische Anlage mit einer zentral angelegten Mitteleingangshalle nach dem Vorbild des Frankfurter Bahnhofs auf, jedoch führten mit der Königstraße, einer vom Mitteleingang des Bahnhofs ausgehenden, leicht gebogenen Straße und einer nördlich davon angelegten Straße drei Längsstraßen ab, die stark an die spätere Bonatzsche Konzeption erinnern. Allein die Anbindung der Mittelstraße an den fünfarmigen Sternplatz, bestehend aus der Kreuzung der Friedrich- und der Schloßstraße sowie der bogenförmig verlängerten Führung der schon zu erkennenden Marstallstraße erschienen städtebaulich ungünstig. Ansonsten wies das Konzept bereits die Führung der Marstallstraße, der Thouretstraße und die der Lautenschlagerstraße auf, außerdem die heute so charakteristische rechtwinklige Blockaufteilung.



Schloßstraßenprojekt, 1904.

Um möglichst alle Unwägbarkeiten der Bahnhofserweiterungsplanung auszuschließen, wurden wiederum Sachverständige mit der Erstellung von Gutachten beauftragt, so der Stuttgarter Baurat Hermann Kübler, der am 23. Februar 1905 vom Minister der auswärtigen Angelegenheiten, Freiherr von Soden, beauftragt wurde, ein Gutachten über die Bahnhofserweiterung zu erstellen.¹¹² In diesem Gutachten sprach sich Kübler für die Realisierung des Schloßstraßenprojekts aus und lehnte das Schillerstraßenprojekt aus Gründen der Rauchentwicklung und der Nähe zu den Königlichen Anlagen ab.¹¹³ Er bezweifelte ausreichend hohe Rückeinnahmen aus dem Verkauf des alten Bahngeländes und befürchtete eine Minderung der Grundstücksverkehrswerte im Bereich des alten Bahnhofs. Begreiflicherweise konträr stellte sich der Stuttgarter Gemeinderat zu dem erwogenen Bahnhofsprojekt an der Schloßstraße.¹¹⁴

Unabhängig von der Beibehaltung des Zentralbahnhofs in Stuttgart arbeitete die Generaldirektion der Staatseisenbahnen im Jahr 1905 Pläne für einen Durchgangsbahnhof in Cannstatt aus.¹¹⁵ Der günstigste Standort bot sich dabei auf dem Gelände des Cannstatter Wasens an. Die Bedienung Stuttgarts hätte in diesem Fall nur durch Pendelverkehr erfolgen können, und dies hätte, neben einem Neubau des Cannstatter Bahnhofs, auch zwangsläufig eine Erweiterung der alten Anlagen des Schloßstraßenbahnhofs notwendig gemacht. Von einer weiteren Bearbei-



Schillerstraßenprojekt, 1904.

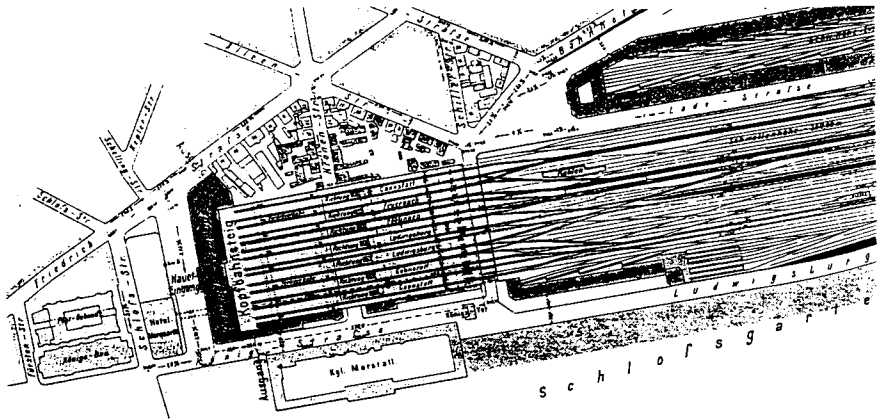
tung dieser Pläne wurde angesichts der hohen Kosten von etwa 70 Millionen Reichsmark abgesehen.¹¹⁶

In der Folgezeit setzte in der Öffentlichkeit eine Diskussion über dieses städtebauliche Problem ein. Die meisten Stimmen sprachen sich aus Kostengründen für eine Verlegung des Bahnhofs an die Schillerstraße aus und verwiesen dabei auf ähnliche Beispiele in deutschen Großstädten.¹¹⁷ Bei Realisierung des Schloßstraßenprojekts wurden allein 20 Millionen Reichsmark auf den Grunderwerb veranschlagt, der rund 40 Prozent der Gesamtkosten ausgemacht hätte. Im Laufe der Zeit kristallisierte sich die Favourisierung des Schloßstraßenentwurfs heraus, jedoch sollte auf Entschließung des Königs vom 14. September 1905 der Entwurf II nochmals durch eine Sachverständigenkommission untersucht werden.¹¹⁸

Inzwischen waren die Pläne zur Neugestaltung der Bahnanlagen jedoch so weit gediehen, daß die Regierung am 7. Dezember 1905 einen Gesetzentwurf zur Beschaffung von Finanzmitteln im Landtag einbringen konnte, der die Kosten des Entwurfs I auf 61 970 000 Reichsmark und die des Entwurfs II auf 60 850 000 Reichsmark veranschlagte.

Auf den Gesetzentwurf hin hatte eine Kommission der Abgeordnetenkammer am 21. Februar 1906 ihre Beratungen aufgenommen¹¹⁹ und am 3. März 1906 einen Bericht über den Gesetzentwurf vorgelegt.

Die Landtagsdebatten dazu fanden am 6. und 7. März 1906 statt. Dabei trat die Kommission unter ihrem Vorsitzenden, dem Zentrumsabgeord-



Schloßstraßenprojekt, 1906.

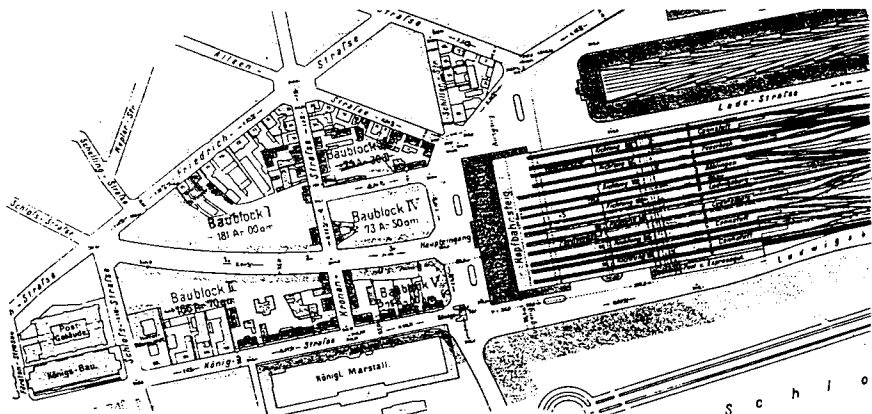
neten Stockmayer, entschieden für das Schillerstraßenprojekt ein. Die Haltung der Staatsbahn wurde kritisiert, die allzu einseitig eine Entscheidung zu Gunsten des Schloßstraßenentwurfs forcieren wollte.

Gegen einen Schloßstraßenentwurf sprach die räumliche Enge, da auch bei einer Zurücksetzung des Empfangsgebäudes das Hotel Marquardt nicht anzutasten war. Die Überdeckung der Kronen- und Schillerstraße durch Brücken auf einer Breite von 140 Metern hätte zudem eine problematische städtebauliche Situation geschaffen.

Eine Alternative für den Schillerstraßenstandort sah die Kommission auch in der Verlegung des Hauptbahnhofs nach Cannstatt, da die weitere Entwicklung Stuttgarts vor allem im Neckartal gesehen wurde. Nebenziel dabei war, eine weitere Zunahme der Einwohnerzahl im Talkessel zu unterbinden.¹²⁰ Um den Nahverkehr Stuttgarts bedienen zu können, sollte nach dem Berliner Stadtbahnmodell ein Zehn-Minuten-Takt-Verkehr zwischen Stuttgart und Cannstatt eingerichtet werden.¹²¹ Diesem Projekt widersprachen am 6. März 1906 im Plenum der zweiten Kammer mit den Abgeordneten Henning (Volkspartei) und Hildenbrand (Sozialdemokraten) auch Vertreter anderer Parteien, die damit Stuttgarts Bedeutung als Residenz geschmälert sahen.¹²²

Am 7. März 1906 sprach sich die zweite Kammer mehrheitlich sowohl gegen einen Standort in Cannstatt als auch gegen das Schloßstraßenprojekt der Staatsbahn aus und stellte damit die Standortfrage neu.

Der Gesetzentwurf vom 7. Dezember 1905, der einen Kredit von zehn Millionen Reichsmark für die Bahnhofserweiterung gefordert hatte, wurde im Landtag mit einem Abstrich von 1,8 Millionen Mark bewilligt und trat am 23. März 1906 in Kraft, nachdem die I. Kammer der Württember-



Schillerstraßenprojekt, 1906.

gischen Standesherrn in ihrer Sitzung vom 8. März 1906 dem Antrag der Kommission stattgegeben hatte.¹²³

Dieses Gesetz erhält seine Bedeutung dadurch, daß es dem Landtag gelungen war, die Staatseisenbahnverwaltung zu einer nochmaligen Überarbeitung des Schillerstraßenprojekts zu zwingen. Einer Präjudizierung des Standorts war damit vorgebeugt. Die Abstimmung im Landtag mußte bei der Staatsbahn und der Regierung eine völlige Neuorientierung in der Standortfrage bewirken.¹²⁴

In einem vorläufigen Gutachten vom Januar 1906 hatte eine erstmalig bestellte Kommission, bestehend aus den Sachverständigen Heeser, Krüger und Suadicani, beide Entwürfe beurteilt.¹²⁵ Im Juni 1906 wurde ein neues Gutachten von den Eisenbahnexperten über die von der Generaldirektion aufgestellten Entwürfe erarbeitet.¹²⁶

In Ergänzung ihres Gutachtens vom Juni 1906 wurden Heeser, Krüger und Suadicani im September 1906 von Staatsminister von Weizsäcker zu einem weiteren Gutachten beauftragt, um die Vorortverkehrsfrage noch einmal zu untersuchen.¹²⁷ Die Gutachter schlossen sich dem Urteil von Blum, Dolezalek, Franken und Jäger aus dem Jahr 1902 an und erklärten die Kopfbahnhofsform ebenfalls als die richtige Lösung.

Schon am 21. Juli 1906 erklärten sich die bürgerlichen Kollegien mit dem von der Generaldirektion am 28. Juni 1906 aufgelegten Bebauungsplan einverstanden, vor allem mit der Verlängerung der Schillerstraße quer durch die Anlagen.¹²⁸

Im Dezember 1906 lagen die präzise ausgearbeiteten Pläne der Generaldirektion vor, die die Entwürfe I und II nunmehr betriebs- und bautechnisch als gleichwertig einstufen.¹²⁹ Die Empfangsgebäude hatten bei

beiden Entwürfen dieselbe Grundrißgestaltung und architektonische Ausbildung erfahren (Abbildungen Seite 46 und 47).

Bei Entwurf I wurde das Empfangsgebäude etwa 40 Meter hinter die rückwärtige Baulinie des Hotel Marquardt zurückgesetzt, das nunmehr als Insel unterhalb eines größeren, gegen die Friedrichstraße hin aufgeweiteten Bahnhofsplatzes von der Größe des Marktplatzes stand.

Entwurf II zeigt gleichfalls den symmetrischen Aufbau des Empfangsgebäudes mit der zentralen Haupteingangshalle des Entwurfs vom Dezember 1904, weist jedoch starke Veränderungen hinsichtlich der Straßeführung auf, die als Konzessionen an den Kaufinteressenten des Geländes zu verstehen sind. Nach wie vor bildete die Mittelstraße in ihrer leichten Bogenführung zur Kreuzung Schloß-/Friedrichstraße zwar die Achse des Geländes, jedoch war die noch 1904 vorgesehene Querstraße nicht mehr berücksichtigt. Die Längsstraße vom nördlichen Bahnhofplatz, die spätere Lautenschlagerstraße, wurde nur noch bis zur Kronenstraße durchgeführt.

Am 23. Januar 1907 teilte die Eisenbahn-Generaldirektion der Stadt mit, daß das Schloßstraßenprojekt zugunsten des Schillerstraßenprojekts aufgegeben wurde.

Basierend auf dem Planungsstand vom Dezember 1906 legte das Staatsministerium am 19. Februar 1907 dem Landtag eine Regierungsvorlage für den Umbau des Hauptbahnhofs vor.¹³⁰ Diese wurde von der zweiten Kammer am 22. Februar 1907 als Gesetzentwurf an die Finanzkommission überwiesen.

Für das Schloßstraßenprojekt wurden vom Stuttgarter Handelsverein noch am 4. und am 14. März 1907 Eingaben an die Zweite Kammer gemacht.¹³¹ Darin wurde auf eine erneute Studie des Stuttgarter Baurats Hermann Kübler verwiesen, der bei Ausführung des Schillerstraßenprojekts Nachteile für die Anlieger des Geschäftszentrums prognostizierte.¹³²

In einem Bericht an die bürgerlichen Kollegien vom März 1907 informierte Gemeinderat Mattes über den Umbau des Hauptbahnhofs und beschrieb die Projekte Schloß- und Schillerstraße.¹³³ Er kritisierte, daß ein Mitspracherecht der Stadt zu der Gesetzesvorlage vom 19. Februar 1907 nicht vorgesehen war, wohingegen beim vormalig favorisierten Schloßstraßenentwurf im Jahre 1905 die Stadt gehört und deren Zustimmung eingeholt worden war. Nunmehr beabsichtige die Generaldirektion, das Schillerstraßenprojekt ohne Zustimmung der Stadt auszuführen.¹³⁴

Die im Gesetzentwurf vom 19. Februar 1907 von der Regierung dargelegten Vorzüge des Projekts II wurden vor allem mit dem breiter bemessenen Bahnhofsvorplatz, der Möglichkeit der Überbauung des frei-

werdenden Geländes und der Führung neuer Straßen zur Verschönerung des Stadtbildes begründet.¹³⁵

Für den seitherigen Standort sprach, daß der ankommende Fremde nach Verlassen des Bahnhofs auf dem für Stuttgart charakteristischen Schloßplatz einen überaus repräsentativen Eindruck von der Stadt erhielt,¹³⁶ wobei der gewichtigste Einwand gegen eine Hinausrückung des Bahnhofs in der Gefahr einer Schädigung der Geschäftsgegend bei gleichzeitigem Verlust der dortigen Grundstückswerte gesehen wurde.

Die Stadt hatte geglaubt, daß mit der Erbauung des Bahnhofs an der Schillerstraße die Lösung der Theaterbauplatzfrage zugunsten der Eberhardsgruppe herbeigeführt werden könnte.¹³⁷

Das Zentrum der Stadt sollten dann mit dem Marktplatz, dem Schloßplatz, dem neuen Theaterplatz und dem Bahnhofplatz eine Reihe schöner und großer Plätze bilden.¹³⁸

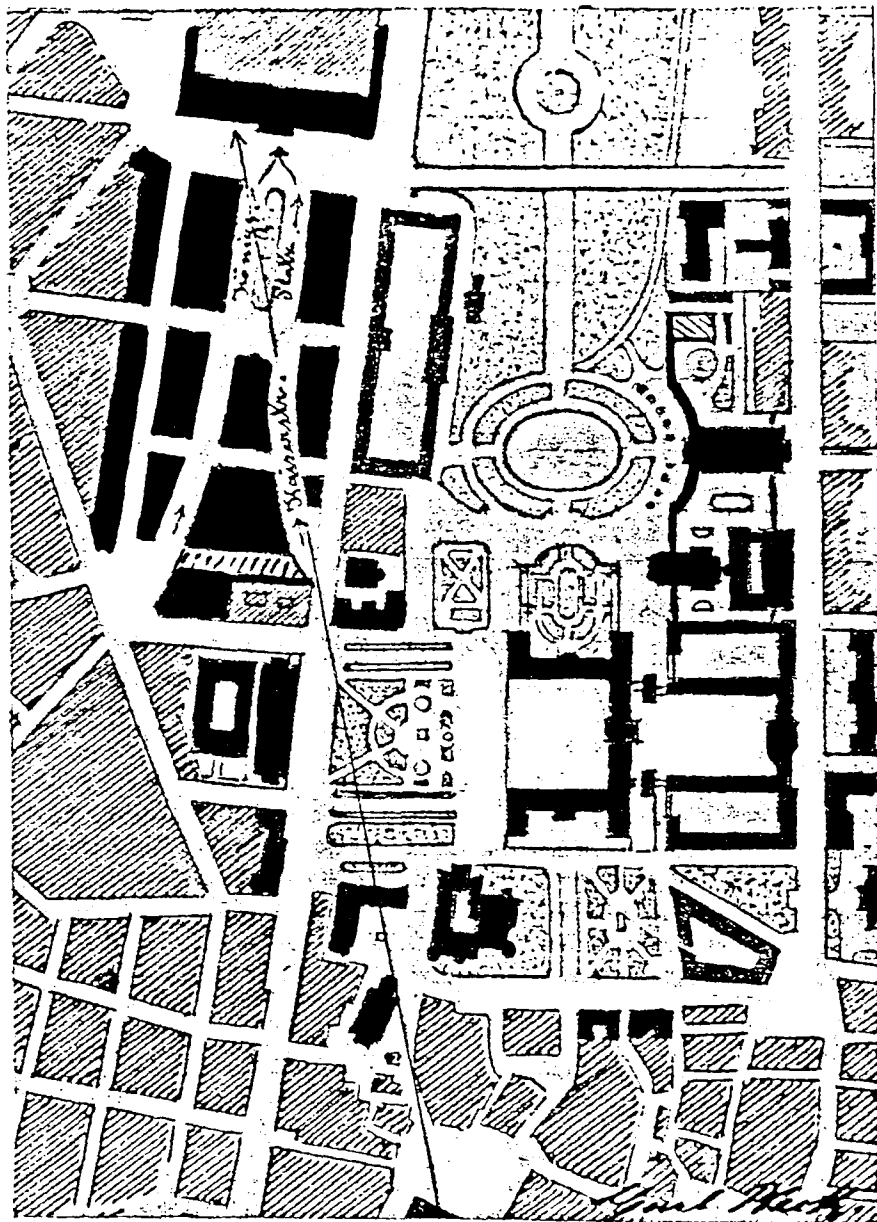
Bedingt durch die Entscheidung gegen den Theaterstandort an der Stelle der Eberhardsgruppe wurde jedoch städtischerseits eine Kehrtwendung vollzogen und das Schloßstraßenprojekt als das für die städtischen Interessen günstigere betrachtet. Daher war auch die Stadt nicht bereit, hohe Beitragsleistungen aufzubringen.¹³⁹

In der Öffentlichkeit hatten mittlerweile heftige Kontroversen über die Frage des Bahnhofsstandortes eingesetzt. Als Befürworter des Schloßstraßenstandorts trat neben der Stadt Stuttgart noch der Stuttgarter Handelsverein auf den Plan, der Baurat Kübler, im Jahr 1905 noch im Auftrag der Generaldirektion ein Gutachten für das Schloßstraßenprojekt erstellend, dafür gewann, eine weitere Stellungnahme zugunsten des Schloßstraßenprojektes zu veröffentlichen.¹⁴⁰

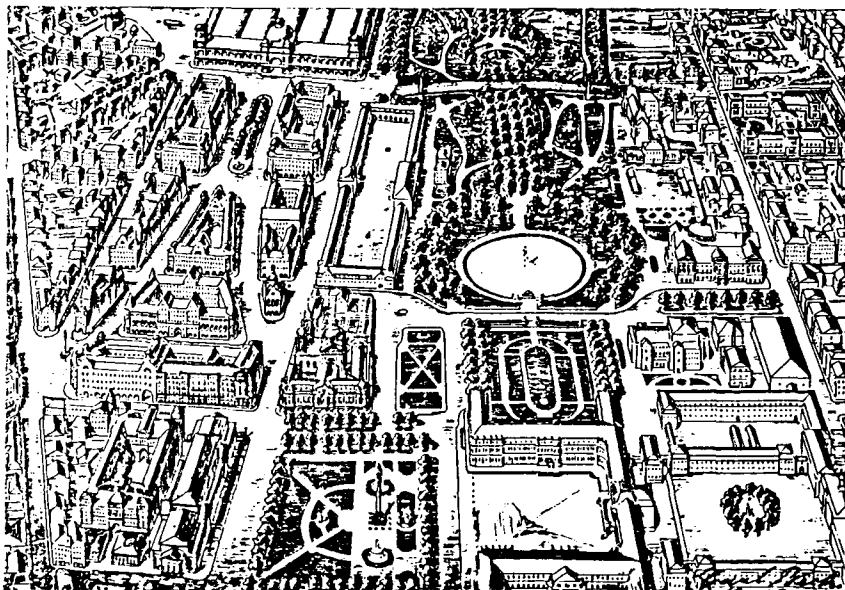
Bei den Parteigängern des Schillerstraßenprojekts wurde die Ansicht vertreten, daß ein Verkaufserlös von 21 Millionen Reichsmark für das alte Bahnhofsgelände dieses rechtfertige.¹⁴¹

Auch der Frankfurter Architekt Karl Beck, der im Jahre 1906 erstmals Pläne für eine U-Bahn in Frankfurt/Main ausgearbeitet hatte, meldete sich zu Wort.¹⁴² Darüber hinaus legte er selbst Entwürfe für die Bebauung des Bahnhofsgeländes vor¹⁴³ (Abbildungen Seite 50 und 51).

All der verwaltungsrechtlichen Vorgänge ungeachtet muß das ganze Verfahren als undemokratisch angesehen werden. Zum Zeitpunkt der parlamentarischen Beschlußfassungen hatten schon längst Verhandlungen mit dem kaufinteressierten Fürsten Guido von Donnersmarck stattgefunden; am 10. August 1906 erfolgte das Kaufangebot durch seinen Vertreter, Regierungsrat Glatzel.¹⁴⁴ Indem Donnersmarck sich das Recht der freien Bebauungsmöglichkeit sogar vertraglich bestätigen ließ, wird seine wirtschaftsliberale Einstellung deutlich. Er versuchte sich zu schüt-



Entwurf von Karl Beck für das Stuttgarter Bahnhofsvorplatzgelände, 1907.



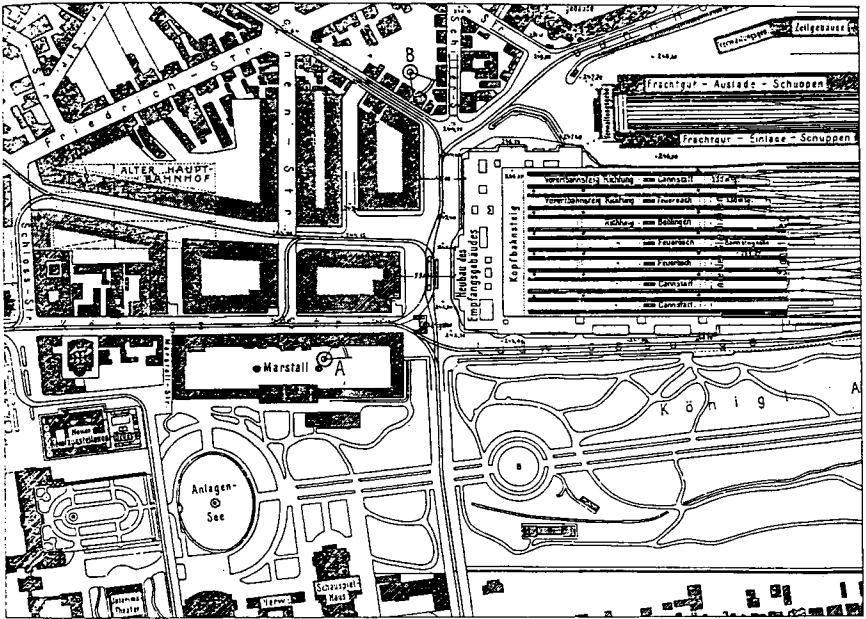
Entwurf von Karl Beck für das Stuttgarter Bahnhofsvorplatzgelände, 1907.

zen, weil »in den letzten Jahren in Deutschland wiederholt durch ortsbaustatuarische Bestimmungen den Parzellierungsunternehmern bei Genehmigung der Bebauungspläne besondere Lasten auferlegt worden« seien.¹⁴⁵ Für ihn war das Gelände folglich nur Spekulationsobjekt.

Die erste Grundlage für den Kaufvertrag bildete der Bebauungsplanentwurf der Generaldirektion vom Dezember 1906, dessen Genehmigung durch die Stadtverwaltung mit Schreiben vom 26. Juli 1906 schon in Aussicht gestellt worden war.

Am 12. Februar 1907 wurde der Kaufvertrag über das Bahnhofsareal abgeschlossen.¹⁴⁶ Später wurde der Bebauungsplan der Generaldirektion gegenstandslos und der Stadtbauplan von Theodor Fischer vom 16. April 1907 in den Nachtragsvertrag vom 23. Mai 1907 aufgenommen¹⁴⁷ (Abbildung Seite 52).

Da die Staatsverwaltung der Stadt keine Rückendeckung gab, mußte unter dem Druck Donnersmarcks der Fischersche Plan im Eilverfahren genehmigt werden, da der Staat fürchten mußte, der Fürst könne vom Vertrag zurücktreten. Dies hätte zweifellos ein Scheitern des ganzen Bahnhofsprojektes bedeutet und wäre nicht zu verantworten gewesen, da bereits umfangreiche Planungsmaßnahmen getätigt worden waren.



Stadtbauplan Theodor Fischers für das Bahnhofsvorplatzgelände, 1907.

Der Kaufpreis für das freiwerdende Areal betrug 21 Millionen Reichsmark.¹⁴⁸ Letztendlich gab also die sehr gute Verkaufsmöglichkeit und die damit verbundene Kostenersparnis von über 12,5 Millionen Reichsmark den Ausschlag.¹⁴⁹

Der Name des Käufers wurde gegenüber dem Landtag und der Öffentlichkeit bis zum Vertragsabschluß geheimgehalten und nur der Finanzkommission vertraulich mitgeteilt, die dann auch empfehlen konnte, das Schloßstraßenprojekt fallenzulassen und dem Staat die Möglichkeit des Verkaufs des Bahnhofsareals einzuräumen. Die Regierung bedurfte nur noch der ständischen Zustimmung zum Schillerstraßenprojekt, um dem Kaufvertrag Rechtskraft zu verleihen.

Die Kommission tagte vergeblich, da ihr die Grundlagen für eine Mitsprachemöglichkeit entzogen worden waren und unter Ausschuß der Öffentlichkeit und ihrer Vertretungskörperschaften die Entscheidung über den Verkauf des Geländes schon im gefallt worden war. Die Beratungen fanden am 22., 24., 25. und 28. Mai 1907 unter dem Vorsitz des Zentrumsabgeordneten von Kiene statt.

Am ersten Sitzungstag stellte von Kiene den Antrag auf Genehmigung des Gesetzentwurfs zum Schillerstraßenprojekt,¹⁵⁰ dem am 25. Mai, gegen

den Widerstand von Oberbürgermeister von Gauß und Gemeinderat Karl Kloß (SPD), zugestimmt wurde.¹⁵¹ Am 28. Mai 1907 beschloß die Finanzkommission einstimmig, die Ministerien der auswärtigen Angelegenheiten und der Finanzen zu ermächtigen, das Gelände zu veräußern.¹⁵²

In einem Anfang Juni 1907 fertiggestellten Bericht der Finanzkommission wurde die Änderung der Bahnhofsverhältnisse in Stuttgart begründet.¹⁵³

Dem Personenverkehr der Residenzstadt wurde mit fast 95 Prozent Reisendenanteil beim Ziel- und Quellverkehr Rechnung getragen, so daß eine Verlegung des Hauptbahnhofs nach Cannstatt nicht in Frage kommen konnte. Die Kommission empfahl daher die Realisierung des Schillerstraßenprojekts aus bahnbetriebstechnischen wie aus finanziellen Gründen, da die Firmen auf dem neu überbauten Areal des alten Bahnhofs eine erhebliche Steuerquelle darstellten und außerdem einen bedeutenden Beitrag zur Großstadtentwicklung der Hauptstadt leisteten. In Verbindung mit dem Neubau des Hauptbahnhofs wurde von der Staatsbahn auch der Bau eines neuen Generaldirektionsgebäudes empfohlen.

Noch am 31. Mai 1907 beschlossen die Bürgerlichen Kollegien, daß die Hinausrückung des Hauptbahnhofs an die Schillerstraße den Interessen der Stadt nicht entspreche, und teilten dies am 8. Juni 1907 der Generaldirektion mit.¹⁵⁴

Am 12. Juni 1907 fand die erste Sitzung des Landtags zur Beratung des Gesetzentwurfs vom 19. Februar 1907 statt.

Die Stuttgarter Abgeordneten unter von Gauß lehnten das Schillerstraßenprojekt, wie es auch der Bericht von Gemeinderat Mattes schon angedeutet hatte, grundsätzlich ab. Sie bemängelten, daß bei der ohnehin langgestreckten Stadtanlage die Verlegung des Bahnhofs eine schlechte verkehrliche Erschließung im Talkessel nach sich ziehen müsse. Von Gauß berief sich auf die städtebauliche Tradition des Bahnhofsstandorts am Schloßplatz, mit seiner Lage als Verkehrsmittelpunkt der Stadt.¹⁵⁵

Angesichts der ja nicht von Anfang an bestehenden ablehnenden Haltung der Stadt gegen das Schillerstraßenprojekt verwundert es, daß die Gemeinde zu keinem Zeitpunkt der Verhandlungen als etwaige Käuferin des Bahnhofsgeländes in Betracht kam. Aus rückschauender Sicht muß dieses Versäumnis als verpaßte Chance verstanden werden, die Verfügungsmöglichkeit über eine so große, zentral gelegene Fläche zu erhalten. Öffentliche Belange, so die Planungshoheit der Stadt, wurden durch eine unflexible kommunale Politik geopfert und den Kräften des Marktes überlassen, die sich ausschließlich an der kurzfristigen wirtschaftlichen Verwertbarkeit des Geländes orientierten.¹⁵⁶

Spätestens seit dem Verkauf des Bahnhofsgeländes an den Fürsten von Donnersmarck war eine uneingeschränkte Planungshoheit der Stadt nicht mehr gegeben, da öffentliche Interessen in den Kaufverträgen unberücksichtigt blieben.¹⁵⁷

Ein Schritt, der forcierten Aneignung kommunaler Kompetenzen durch private Kapitalinteressen zu begegnen, war in dem Versuch von von Gauß zu sehen, die Zustimmung der Bürgerlichen Kollegien zum Fischerschen Stadtbauplan zu verwehren, bevor die Verlegung des Bahnhofs an die Schillerstraße feststand, denn dies war eigentlich die notwendige Voraussetzung für das kommunale Stadtbauplanänderungs- beziehungsweise -neufestsetzungsverfahren.¹⁵⁸

Daß der Vertrag mit von Donnersmarck schon am 12. Februar 1907 geschlossen wurde, ist ein Indiz dafür, daß im Landtag, vor allem aber in der Finanzkommission und in Regierungskreisen, der Schillerstraßenentwurf bereits als beschlossene Sache galt, der nur noch der formalen Absegnung durch ein berechenbares Mehrheitsvotum im Landtag bedurfte. Aus diesem Grund konnte nur noch die Frage der wirtschaftlichen Verwertbarkeit des Geländes einem Kauf im Wege stehen, die sich aber durch ein Rücktrittsrecht vertraglich ausschließen ließ, falls der durch Theodor Fischer am 16. April 1907 aufgestellte Bebauungsplan nicht bis zum 1. Oktober 1907 von den städtischen Behörden genehmigt worden wäre. Dadurch kam auch Theodor Fischer in Termindruck, da er, bevor er seinen Stadtbauplan eingeben konnte, diesen erst zu bestätigen hatte, und die Stadt erst die Entscheidung der Kammer beziehungsweise das Gesetzgebungsverfahren abwarten wollte.¹⁵⁹

Wie problemlos die Aneignung öffentlicher Belange durch eine Privatperson ermöglicht wurde und wie sehr die Regierung erpreßbar war, die den Verkauf des Bahnhofsgeländes zur eigentlichen Grundlage des Schillerstraßenprojekts gemacht hatte, zeigt die anstandslose Fristverlängerung des Rücktrittsrechts vom Kaufvertrag zum 15. November 1907, die Glatzel bei der Generaldirektion erwirken konnte.¹⁶⁰

Nach der Entscheidung für das Schillerstraßenprojekt hatte die Stadt keine andere Wahl mehr, als dem Stadtbauplan Fischers zuzustimmen. Eine Ablehnung war schlechthin unmöglich. In der Schlußabstimmung zum Gesetzesentwurf am 15. Juni 1907 erklärte sich die Stadt dazu bereit, für den Bahnhof einen Beitrag von 1,6 Millionen Reichsmark zu leisten.

Am 25. Juli 1907 wurde der Gesetzesentwurf über den Bahnhofsneubau durch die I. Kammer angenommen und hatte damit die parlamentarischen Hürden übersprungen.¹⁶¹ Die Unterzeichnung und Inkraftsetzung des Gesetzes durch Wilhelm II. am 13. August 1907 war nur noch Formsache, ebenso wie sein Erlaß vom 22. August 1907, durch den die

Verträge zwischen der Generaldirektion und von Donnersmarck erst Rechtsgültigkeit erlangten.

Der Umstand, daß die Anlagen und das Rosensteingelände zur Königlichen Kronotation gehörten, zog aber ein fast unbemerkt gebliebenes juristisches Nachspiel mit sich. Da die Krongutsverwaltung sich mit dem Preis von 4,5 Millionen Reichsmark für die abzutretenden Teilbereiche der Anlagen und des Rosensteinparks, der ursprünglich mit der Staatsverwaltung ausgehandelt worden war, nicht mehr einverstanden erklärte, sollte ein Schiedsgericht die Verkaufssumme neu festsetzen.¹⁶²

Der Schiedsspruch erfolgte am 26. April 1908 durch das Oberlandesgericht Stuttgart, das den Verkaufspreis auf 5 298 620 Reichsmark zum Vorteil der Krone heraufsetzen konnte, weil durch ein Übereinkommen zwischen Kronguts- und Staatsverwaltung das gesamte Areal als Baugebiet behandelt wurde, obwohl es sich faktisch um Parkgelände handelte.¹⁶³

Nachdem der Standort des Bahnhofs an der Schillerstraße durch Gesetz festgeschrieben worden war, verlegte sich die öffentliche Diskussion auf die gestalterischen Möglichkeiten der Bebauung auf dem Bahnhofsgelände, die der von Theodor Fischer aufgelegte Stadtbauplan bot.

In Fischers letztem Entwurf vom 25. Juni 1907, der am 17. September 1907 durch die Bürgerlichen Kollegien genehmigt wurde, war der Grundgedanke des Entwurfs der Generaldirektion aus dem Jahr 1906, nämlich die Hauptachse zwischen Bahnhofsmitte und Friedrichsbauecke zu legen, beibehalten worden, obwohl der Eingang des Bahnhofs inzwischen nach der Seite gerückt war.¹⁶⁴ Indes war diese Straße nicht mehr bogenförmig geführt, sondern nach den Grundsätzen der modernen Stadtbaukunst mit gebrochenen Fluchten, vorspringenden Ecken und Straßenerweiterungen gestaltet.

Die Kronenstraße wurde in ihrer bisherigen Führung beibehalten, während für die untere Alleenstraße und die untere Königstraße Verbreiterungen vorgesehen waren.¹⁶⁵

Auch der Bahnhofszplatz war nicht mehr wie im Entwurf der Generaldirektion konzipiert, sondern wurde derart aufgeweitet, daß gegenüber dem künftigen Haupteingang des Empfangsgebäudes eine wesentliche Verbreiterung vorgesehen wurde. Für diese Platzbebauung fertigte Fischer zwei perspektivische Ansichten, die einmal das Königstor deutlich als Abschluß der östlichen Platzwand und als Blickachse zur Königstraße erkennen lassen, und zum anderen eine repräsentativ großstädtische Architektur für den Empfang des Bahnreisenden im Zentrum des Platzes zeigen¹⁶⁶ (Abbildungen Seite 56 und 57).



Die Bahnhofsvorplatzbebauung nach Theodor Fischer: Blick in die neue Verbindungsstraße zwischen Bahnhofsmitte und Friedrichsbau (Mittelstraße).

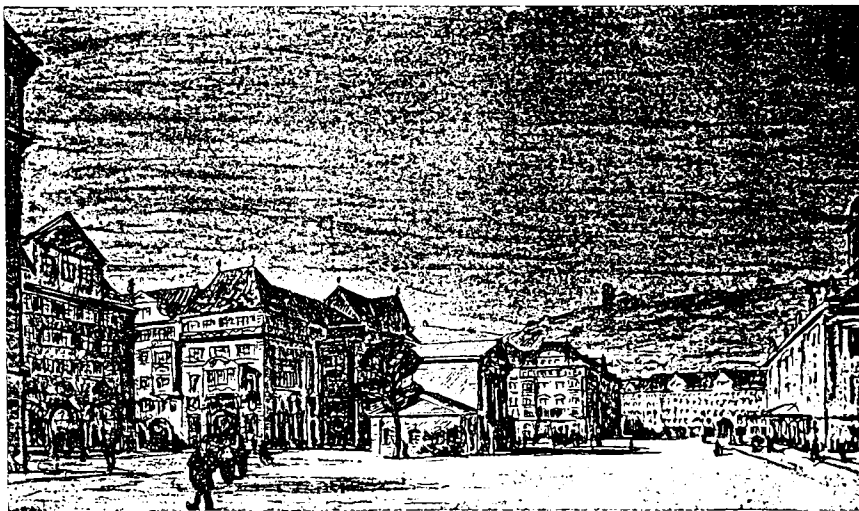
Gerade aber diese baukünstlerisch anspruchsvolle Fluchtlinienplanung rief in der Öffentlichkeit heftigen Widerspruch hervor, da man glaubte, daß diese den künftigen Anforderungen des Großstadtverkehrs nicht gewachsen sein würde.¹⁶⁷

Kritik und Anregungen zu einer verbesserten Planung dieser Stadterweiterung gab der Stuttgarter Regierungsbaumeister Hermann Werner im Jahre 1910 ab, indem er forderte, den Fischerschen Plan nochmals zu überarbeiten und verkehrsplanerische Maßnahmen stärker als bisher zu berücksichtigen.¹⁶⁸

In der Hauptsache sahen seine Vorschläge eine Gabelung der von Fischer geschaffenen Mittelstraße vor, um den Verkehr einerseits wie Fischer zur Schloßstraße, andererseits aber auch in die Königstraße lenken zu können (Abbildungen Seite 58 und 59).

Gleichzeitig forderte er den Abbruch des Königstores, da sich an dessen Stelle mit der Gleisführung der Straßenbahn ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt bilden würde.¹⁶⁹

Mit der Spaltung der Mittelstraße beabsichtigte Werner, die Bedeutung der Königstraße zu erhöhen, denn er ging bei der Abzweigung dieses Straßenzugs von der Situation des ortsunkundigen Bahnreisenden aus, dessen Ziel mit dem Schloßplatz als Hauptverkehrsknotenpunkt der Stadt bereits vorbestimmt schien, während Fischers Mittelstraße in die westlichen Stadtgebiete führen sollte. Zu Recht kritisierte er die im Fi-

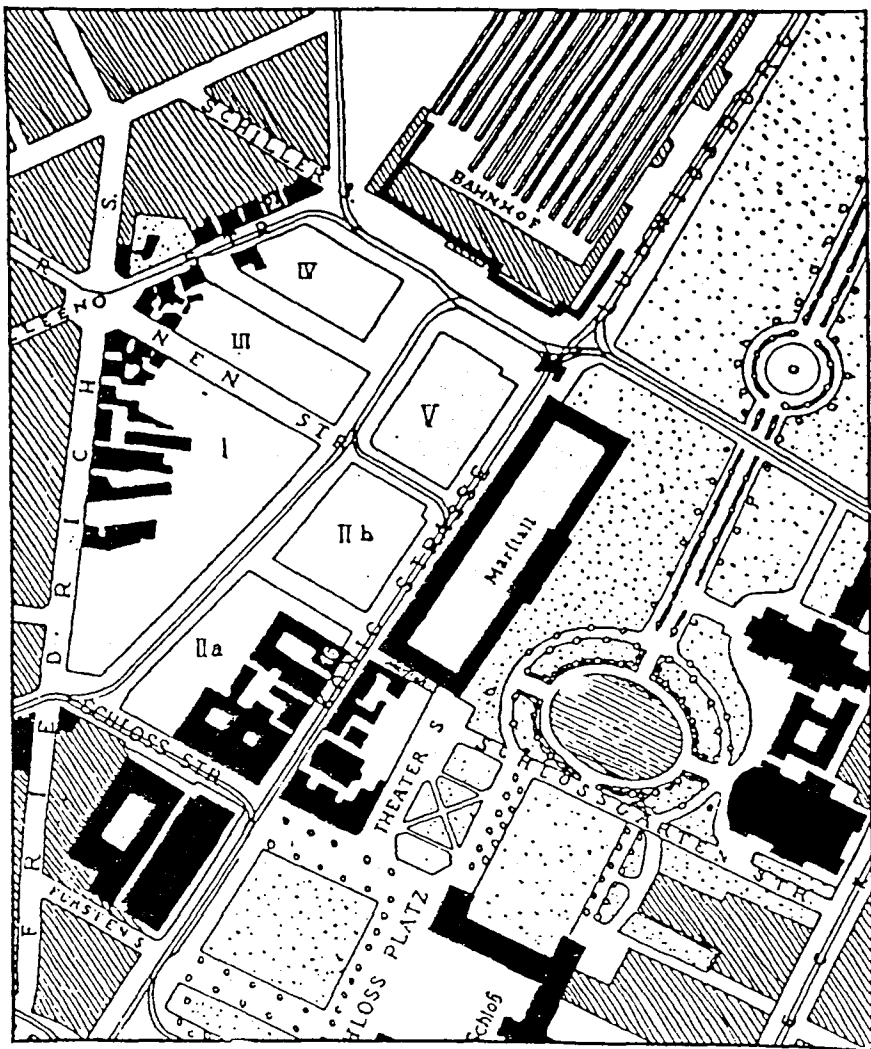


Die Bahnhofsvorplatzbebauung nach Fischer: Blick von der Schillerstraße in Richtung Königsberg; vorn in der Mitte das Königstor; rechts davon das Eckhaus zur neuen Mittelstraße.

scherschen Plan quer zu den Zufahrtslinien des neuen Bahnhofs verlaufenden Nebenstraßen, die künftig nur ganz untergeordneten Verkehr aufnehmen könnten.

Für die wirtschaftliche Verwertbarkeit des Areals war nicht nur die Größe der Bebauungsfläche, sondern auch ganz wesentlich die Länge der Straßenfronten bestimmend sowie eine möglichst gute Ausnützbarkeit der baupolizeilichen Anbauvorschriften. Hier zog Werner die Rentabilität des Fischerschen Plans in Zweifel und kritisierte die geradlinige Durchführung der Kronenstraße in die Königstraße, denn sie erlange, weil sie senkrecht auf den Marstall zulaufe, für den Verkehr keine Bedeutung.¹⁷⁰ Werner verkannte hier die Absichten Fischers, der die Baublocke mit Ausnahme des Baublocks I möglichst kleinräumig erschließen wollte, so daß die axiale Ausrichtung der Kronenstraße auf das Marstallgebäude möglich werden sollte. Das Königstor sollte an den Eingang der Anlagen verschoben¹⁷¹ und die geplante Verlängerung der Schillerstraße durch die Anlagen rechtwinklig zur Mittelallee geführt werden. Durch eine dritte Längsstraße vom nördlichen Bahnhofsplatz zur Kronenstraße riß Werner die geschlossene Bahnhofsplatzgestaltung Fischers auf, indem er einseitig wirtschaftliche und verkehrliche Gesichtspunkte gegeneinander aufrechnete.

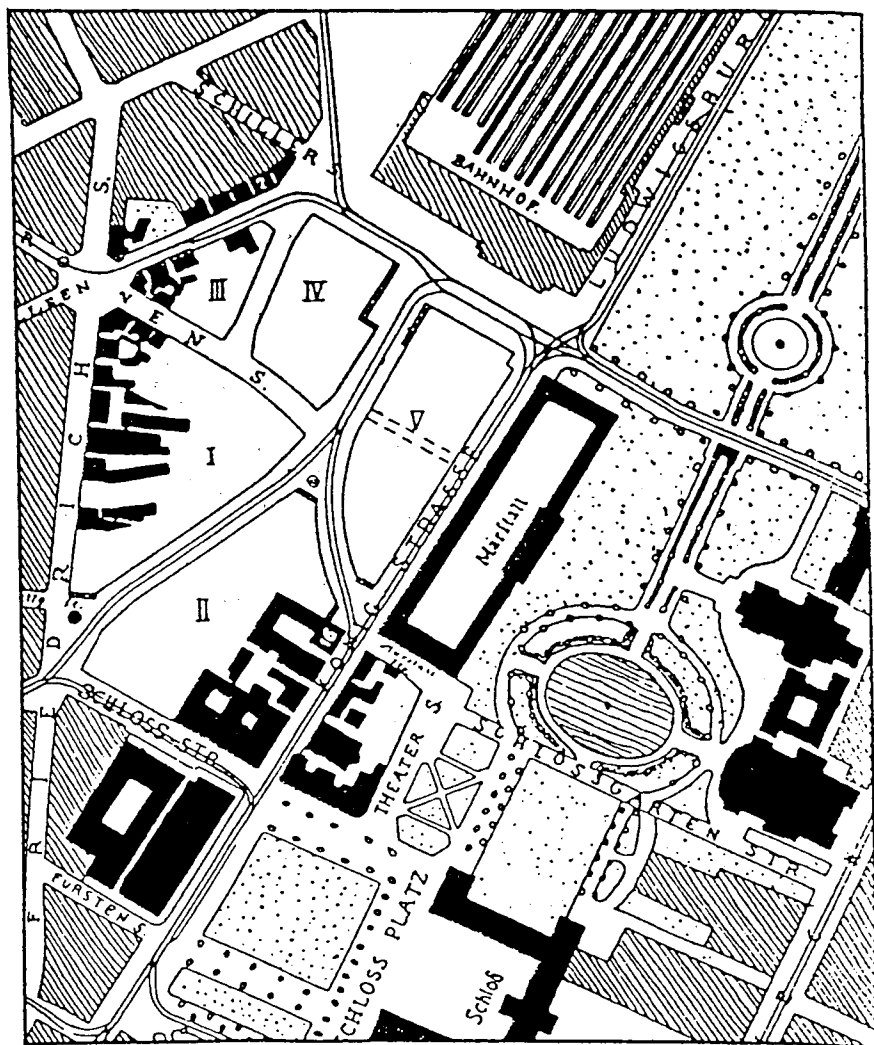
Allein akzeptabel erschien Werners Vorschlag einer Versetzung des Königtores als Eingangstor zu den Unteren Anlagen. Seine daraus gezo-



Baublockeinteilung nach Theodor Fischer, 1907.

gene Schlußfolgerung jedoch, die durchgeführte Schillerstraße werde sich der Mittelallee des Schloßgartens unterordnen, ließ den vorauszu-
 sehenden starken Verbindungsverkehr völlig außer acht.¹⁷²

Die Diskrepanzen in der Wernerschen Verkehrsplanung waren ekla-
 tant, wenn man die Gabelung der Mittelstraße betrachtet und anderer-
 seits die Fehleinschätzung der verkehrlichen Belastung des Neckarstra-



Baublockeinteilung nach Hermann Werner, 1910.

ßendurchbruchs sich vor Augen führt, die lediglich den konservativ-traditionellen Vorstellungen der Krone folgten.

Fischer dagegen legte größeren Wert auf die baulichen Möglichkeiten, die sich aus dem Areal ergaben. Er entwarf in stärkerem Maße unabhängige Baukörper und Platzanlagen, so daß zwangsläufig die verkehrstechnischen Möglichkeiten vernachlässigt erscheinen mußten. Dennoch ver-

stand er es, den Verkehr auf dem Bahnhofsplatz zu konzentrieren, so daß er durchaus im modernen Sinn verkehrsberuhigte Zonen im dahinterliegenden Gelände schaffen konnte.

Anläßlich einer Umfrage des »Neuen Tagblatts« äußerten sich prominente Stuttgarter Persönlichkeiten und Architekten über die bisher vorgelegten Pläne zur Gestaltung des Bahnhofsgeländes. Sie gaben dem Vorschlag Werners mehrheitlich den Vorzug gegenüber dem Plan Fischers.¹⁷³ Dennoch griffen im Rahmen des Bahnhofswettbewerbs nur die Träger des III. Preises, die Architekten Lempp & Riethmüller, in einer Planvariante auf den Wernerschen Bebauungsplan zurück.¹⁷⁴

Der Bahnhofsumbau hatte darüber hinaus einen Wettbewerb für die Durchführung der Schillerstraße durch den Schloßgarten zur Folge,¹⁷⁵ wobei auch die Umgestaltung und Neubebauung des Marstallareals notwendig wurde. Der Träger des I. Preises, Oberbaurat Jassoy, veränderte in seinem Entwurf die Führung der Königstraße, die er direkt auf die Eingangshalle des Bahnhofsgebäudes ausrichtete. Auf diese Weise hätte ein direkter Sichtkontakt zum Schloßplatz bestanden.

Der Jassoysche Vorschlag, der zur Entlastung der Königstraße eine parallel geführte Straße durch das Marstallgelände vorsah, hätte angesichts seiner Komplexität die Zusammenarbeit aller Institutionen erfordert. Durch die verschiedenartigen Interessen der Krongutsverwaltung, des Staates und des fürstlichen Konsortiums war diese Zusammenarbeit jedoch unmöglich.

Der Bahnhofswettbewerb

Im Jahr 1910 schrieb die Generaldirektion einen Wettbewerb für das Empfangsgebäude des neuen Hauptbahnhofs in Stuttgart aus.¹⁷⁶ Vorgegeben waren der Stadtbauplan Theodor Fischers und ein schematischer Vorentwurf, an denen die Planverfasser sich orientieren sollten. Diese Prämissen engten die Freiheiten der Wettbewerbsteilnehmer insofern ein, als der Hauptakzent des Empfangsgebäude nicht mehr auf die geplante Mittelstraße, sondern nun zwischen diese und die Königstraße zu legen war.

Daß mit dem Gewinn des Wettbewerbs durch Paul Bonatz nicht zugleich die Auftragserteilung verknüpft war, zeigt der Umstand, daß die

Generaldirektion sämtliche Entwürfe dem wohl profiliertesten Eisenbahnexperten im damaligen Reich, Oberbaurat Rüdell vom Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin, zur Beurteilung vorlegen ließ.

In einer ersten Stellungnahme vom Januar 1912 führte dieser aus, daß er keinen der Wettbewerbsentwürfe empfehlen könne und daher die Aufstellung eines neuen Entwurfs für notwendig erachte.¹⁷⁷ Angesichts der komplizierten Spezialaufgabe eines Bahnhofsbauwerks solle außerdem die Grundrißplanung in der Hand der Generaldirektion bleiben. Dagegen könne die architektonische Gestaltung des Gebäudes einem Privatarchitekten übertragen werden.¹⁷⁸ Da er bei dem Entwurf von Bonatz unschlüssig war, sollte zunächst ohne weitere Verbindlichkeit nur ein Vorentwurf von diesem erarbeitet werden.¹⁷⁹

Noch im Januar 1912 erstellte Rüdell ein förmliches Gutachten über die Wettbewerbsentwürfe für den neuen Hauptbahnhof in Stuttgart.¹⁸⁰ Hier stellte er noch einmal die Unzulänglichkeit des Bonatzschen Entwurfs fest, der allenfalls in architektonischer Hinsicht wertvoll, nicht jedoch in der Grundrißaufteilung zu gebrauchen sei, so daß er sich nicht zur Ausführung eigne.¹⁸¹ Konsequenterweise favorisierte Rüdell den Entwurf der Generaldirektion als den reifsten aller Entwürfe und schlug die Neuerung vor, eine zusätzliche Halle für den Vorortverkehr einzurichten, wobei aber weiterhin der im Direktionsentwurf vorgesehene Bau einer besonderen Ausgangshalle in Richtung der Mittelstraße auszuführen sei. Ferner seien beide Enden des Kopfbahnsteigs zu öffnen.¹⁸²

Die Aufteilung in Nah- und Fernverkehr mit getrennten Zugangshallen beziehungsweise die der Mittelstraße zugewandte Mittelausgangshalle stellten also nicht originäre Ideen von Bonatz selbst dar, wie ihm später immer wieder zugeschrieben wurde, sondern waren auf die verkehrstechnischen Notwendigkeiten zurückzuführen, die ein in eisenbahntechnischen Dingen erfahrener Gutachter für richtig hielt.¹⁸³ Bonatz selbst, so darf man Rüdell glauben, wäre mit der Planungsaufgabe allein nicht fertig geworden.

Um den Auftrag übernehmen zu können, mußten sich Bonatz & Scholler daher mit den Rüdellschen Vorschlägen einverstanden erklären. Nur auf seine Empfehlung hin konnte die Generaldirektion die Beauftragung der beiden Architekten bei der Verkehrsabteilung des Finanzministeriums am 9. Mai 1912 in die Wege leiten.¹⁸⁴

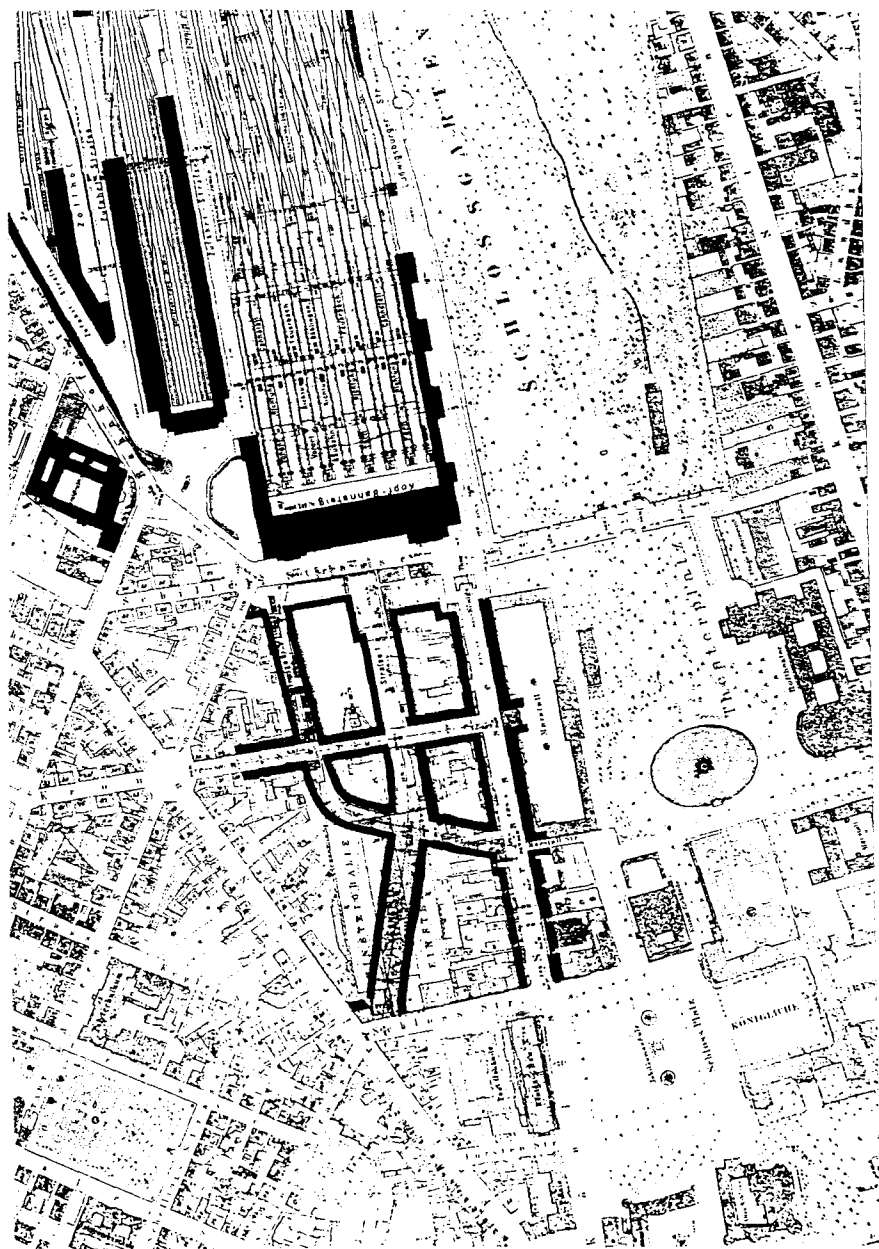
In diese Entscheidung spielte mit hinein, daß in der Sitzung der Bürgerlichen Kollegien vom 7. September 1911 beschlossen worden war, den Fischerschen Bebauungsplan des Bahnhofsvorplatzgeländes zu ändern, nachdem Untersuchungen ergaben, daß dieser für die Führung der Straßenbahnen wenig geeignet war.¹⁸⁵

Während der Entwurfsplanungen äußerte sich Bonatz in der Presse und legte als »Vorschlag in letzter Stunde« einen neuen Bebauungsplanentwurf für das Bahnhofsgelände vor, der in seinen Grundprinzipien den Fischerschen Stadtbauplan übernahm und darüber hinaus das Marstallgelände berücksichtigte.¹⁸⁶ Er erweiterte die untere Königstraße bei ihrer Einmündung in den Bahnhofplatz platzartig, so daß das Königstor kein Verkehrshindernis mehr darstellen, sondern als Abschluß der Königstraße den Platz begrenzen sollte. Sodann verschob Bonatz, getreu den Rüdelschen Vorschlägen, die Schalterhalle nach Osten, die, so argumentierte er, auch die Schwerpunktsverlagerung des künftigen Bahnhofsverkehrs in Richtung Königstraße mit sich brächte.

Aus heutiger Sicht liegt die herausragende architektonische Bedeutung des Hauptbahnhofs nicht so sehr in den formalästhetischen Details, als in der Verbindung interner Funktionsanforderungen mit externen Stadtbauproblemen. So bilden die beiden in der Höhe abgesetzten Erschließungshallen nicht nur äußerlich ablesbar eigene Baukörper, sondern sie fluchten in das hierarchisch strukturierte Straßensystem der Stuttgarter Neustadt.¹⁸⁷ Dazu bietet die bewußte Asymmetrie der Fassade dem Betrachter bei jedem Standortwechsel eine optisch erfaßbare Bewegung der verschiedenen Baukörper zueinander. Der monolithische Gesamteindruck der durchgehenden Rustikastruktur wird von der langen Pfeilerarkade in Kolossalordnung, den riesigen, tief eingeschnittenen Triumphbögen und dem scharfkantig dünnen Traufgesims nicht gestört, sondern eher verstärkt. Der große Bahnhofsvorplatz schafft einerseits Distanz zur historischen Stadtstruktur, andererseits ein Proszenium für die neue Großstadtarchitektur.¹⁸⁸

Die Planung des Bahnhofsvorplatzgeländes bis 1918

Neben Hermann Werner und Paul Bonatz hatte noch der Stuttgarter Architekt Carl Heim einen Vorschlag zur Aufteilung des Bahnhofsgeländes erarbeitet.¹⁸⁹ Als Voraussetzung seines Plans unterstellte Heim, wie zuvor schon Jassoy, die Bereitschaft der Krongutsverwaltung zur Teilung des Marstallgeländes, um, zur Entlastung der Königstraße, eine Parallelstraße als zweite Verkehrsachse schaffen zu können.



Stadtbauplan für das Bahnhofsvorplatzgelände, 1912.

Keiner dieser Vorschläge konnte Berücksichtigung finden, da die Bürgerlichen Kollegien am 22. Februar 1912 einen abgeänderten Plan der Stadtverwaltung, zu dem Theodor Fischer als Berater des Käufers maßgeblich beigetragen hatte, annahmen und am 18. Juli 1912 genehmigten.¹⁹⁰ Dieser Plan stellte eine verbesserte Auflage des ersten Plans von Fischer dar, wobei das von Werner vorgeschlagene Längsstraßensystem zum Teil berücksichtigt wurde.¹⁹¹ Als wesentlichste Neuerung wies er eine schräge Verbindung zwischen der unteren Königstraße und der Mittelstraße auf, die nach einem Bogen die Kronenstraße rechtwinklig schnitt und als Längsstraße in den nördlichen Teil des Bahnhofsplatzes einmündete (Abbildung Seite 63).

Obwohl deutlich wurde, daß der Plan ganz auf den Wünschen des Käufers, des Fürsten Guido von Donnersmarck, aufgebaut war,¹⁹² hätten die Veränderungen zur Folge gehabt, daß sich die überbaubaren Flächen geringfügig verringert hätten. Von Donnersmarck ließ sich daraufhin mit der Stadtverwaltung auf ein Kompensationsgeschäft ein und erklärte sich am 20. September 1912 mit dem Plan einverstanden, sofern er keine Einbußen an Bauareal erlitt. Gegen diesen Plan erhob er am 27. September 1912 jedoch Einspruch, weil nicht in seinem Sinne Beschlüsse über neue Anbauvorschriften gefaßt wurden.¹⁹³ Gleichzeitig trat er mit dem Wunsch an die Generaldirektion heran, seinem Ersuchen beizutreten.

In der Einsprachenverhandlung zwischen der Stadt und von Donnersmarck am 21. Oktober 1912 ging es dann um die Frage, ob die Stadt ihm in einer neuen Ortsbausatzung entgegenkommen könnte.¹⁹⁴ Am 15. Dezember 1912 erfolgte der Erlaß des Innenministeriums über die Genehmigung dieser Anbauvorschriften.

In der Sitzung vom 2. Januar 1913 wurden diese nun berücksichtigt, aber auch der Abschluß eines Vertrages mit von Donnersmarck über die Abtretung von Straßenareal gefordert.¹⁹⁵ Die sich daraus ergebende Minderung an Baufläche konnte seitens der Stadt nur durch eine Verringerung der ihr obliegenden Straßenflächen ausgeglichen werden, ging also ganz zu Lasten des öffentlichen Raums.¹⁹⁶ Erstmals war von der Mittelstraße auch als »Kaiserstraße« die Rede.¹⁹⁷

Der Bereich der Kronenstraße, in dem eine Passage von nur vier Metern Breite vorgesehen war, wurde später wieder auf zehn Meter erweitert.¹⁹⁸ Die Vergrößerung des Bahnhofsvorplatzes machte dann eine zweimalige Veränderung des Bebauungsplans notwendig.¹⁹⁹

Nach Verhandlungen des Innenministeriums und der Stadtverwaltung wurde am 21. Juni 1913 zwischen von Donnersmarck und der Stadt ein Vertrag über den Austausch von Bahnhofsplatzareal abgeschlossen.

mehrheitlich abgelehnt wurde.²⁰²

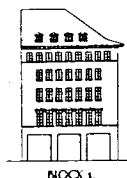
Ab dem 19. Februar 1914 berieten die Bürgerlichen Kollegien über eine neue Ortsbausatzung, die am 9. Juli 1914 beschlossen wurde.²⁰³ Am 16. Juli 1914 wurden die ortsbau- statutarischen Vorschriften geändert.²⁰⁴ Für die ansonsten nur vierge- schossig zulässige Bebau- ung in Zone II wurde eine Sondergenehmigung er- teilt, wie in Zone I auch fünfgeschossig bauen zu können.

Nicht die Zahl der Ge- schosse, sondern die mangelhaft mögliche Ausnützung der Grund- fläche aufgrund des gro- ßen Hauptfensterabstan- des und den Hofgrößen- bestimmungen in Zone II schränkten eine wirt- schaftliche Verwertung des Bodens ein.²⁰⁵

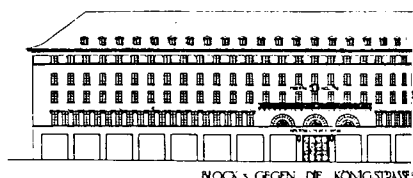
Gegen die neue Sat- zung legte von Donnersmarck am 24. August 1914 Einspruch ein. Diesen ließ er am 4. September 1914 und am 30. September 1914 durch seinen neuen Vertreter von Brockdorff begründen.²⁰⁶

Daß sich auch die Generaldirektion der Argumentation des Fürsten anschloß, zeigt deutlich die Kapitalinteressen der Anlieger, während es der Stadt lediglich darum ging, eine gestaffelte Zonenbauordnung durchzu- setzen.²⁰⁷ Da der Bebauungsplan aber nun der Planungshoheit der Verwal- tung unterlag und nicht mehr als unabänderlich angesehen wurde, konnte die Donnersmarcksche Seite Änderungen nicht verhindern.²⁰⁸

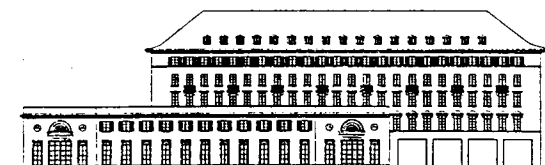
Am 9. November 1914 tagte das Preisgericht für den engeren Wettbe- werb zur Bahnhofsplatzgestaltung und befand den Entwurf von Bonatz &



BLOCK 1.



BLOCK 3 GEGEN DIE KÖNIGSTRASSE.



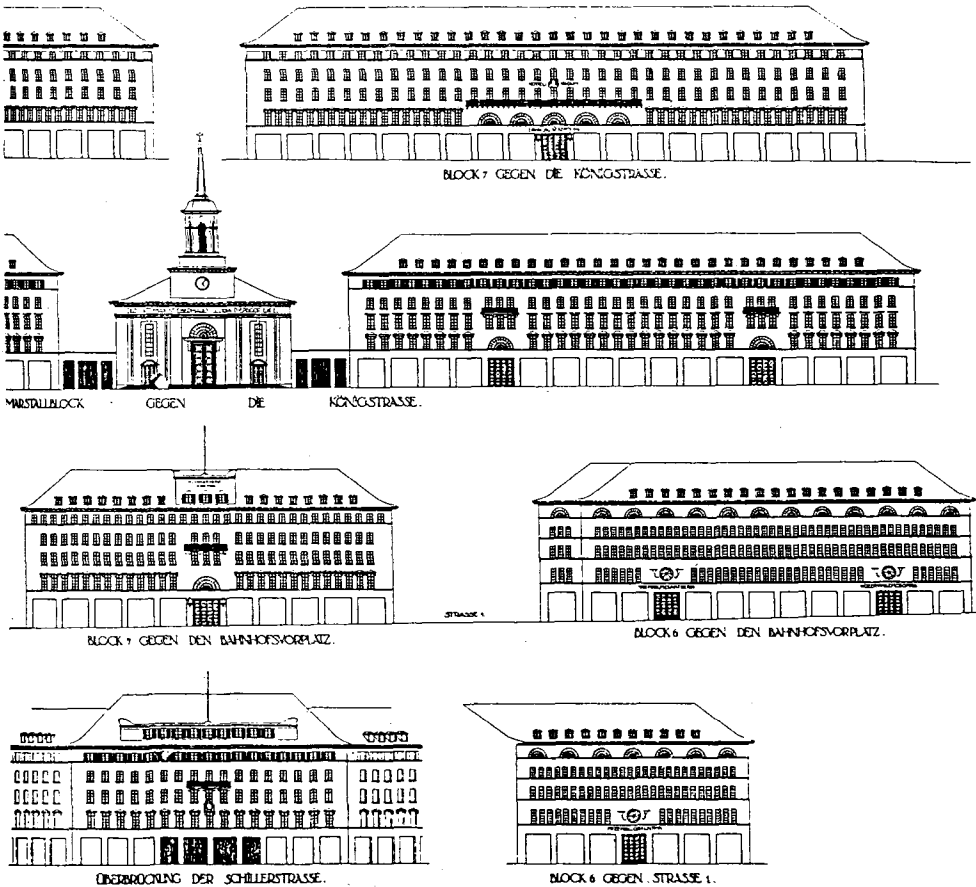
MARSALLBLOCK GEGEN DIE SCHILLERSTRASSE.

KENNWORT:
EINHEIT IM GROSSEN
FREIHEIT IM KLEINEN.
BASSADEN AM NEUEM BAHNHOFSPLATZ
UND UNTEREN TEIL DER KÖNIGSTRASSE
IN STUTTGART.



BLOCK 5 GEGEN DEN BAHNHOFSPLATZ.

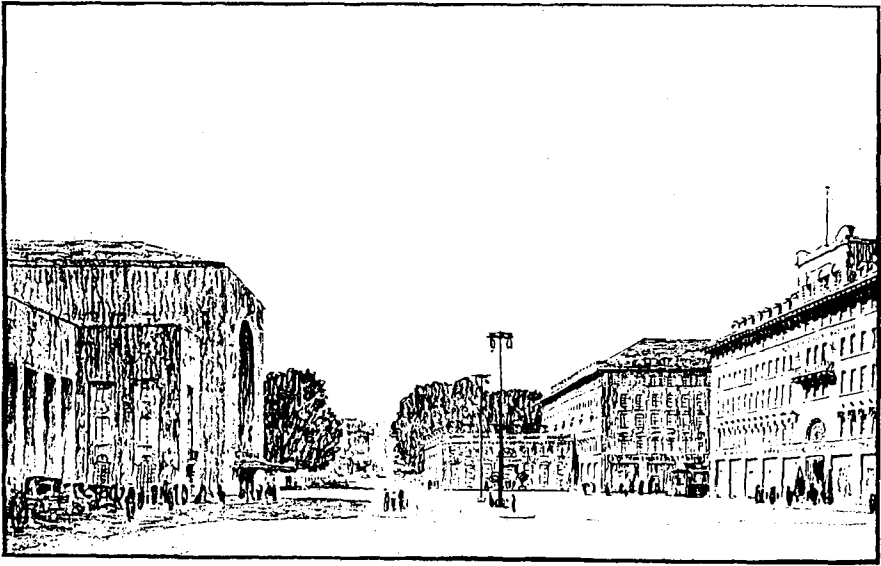
Fassadentypen von Bonatz & Scholer zur Bebauung des Bahnhofs-



viertels, nach dem alten, von Theodor Fischer gefertigten Lageplan entworfen.

Scholer »Einheit im Großen, Freiheit im Kleinen« als den geeignetsten der abgegebenen Arbeiten. Darin versuchte Bonatz, auf der Basis des offiziellen Grundrisses, ein Architektursystem für das Bahnhofsviertel einschließlich des Marstallareals zu entwickeln (Abbildungen Seite 65 bis 69).

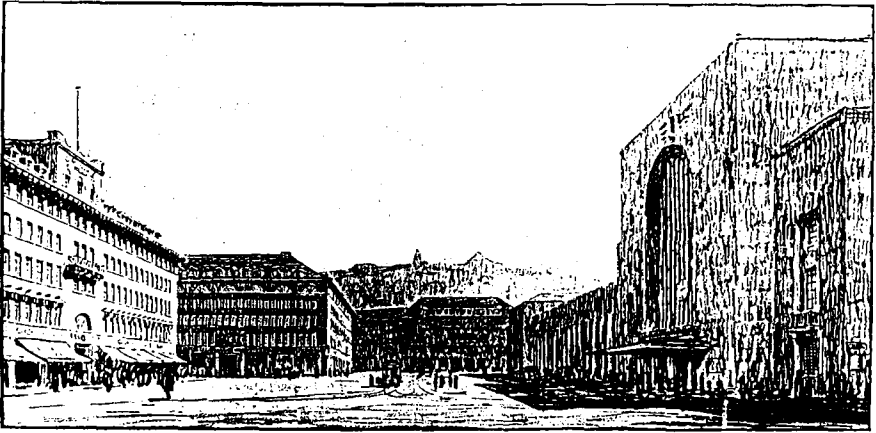
Bonatz nahm eine Idee des Projekts III von Fischer zum Hoftheaterbau auf, indem er das Marstallgelände aufteilte und anstelle des dort geplanten Schauspielhauses den Neubau einer doppelt so großen Sankt-Eberhards-Kirche projektierte, die, ebenso wie die Kuppel des Marstalles, den Abschluß der axialen Beziehung zur Kronenstraße bilden sollte. Außerdem sah er am nördlichen Ende des Bahnhofsplatzes die Schließung der Schillerstraße durch Überbauung vor.



Ansicht zur Bahnhofsvorplatzbebauung nach Bonatz & Scholer, »Blick gegen die königlichen Anlagen«.

Am 30. Juli 1915 beschlossen die Bürgerlichen Kollegien, der Einsprache des Fürsten stattzugeben und an den der Zone II zugehörigen Alleen-, Friedrich-, König-, Kronen-, Schiller- und Schloßstraße sowie an den Straßen I und II fünf Stockwerke zuzulassen. Gleichzeitig wurde der Antrag der städtischen Baupolizeibehörde auf Erlaß einer neuen Ortsbausatzung befürwortet, die als Schaubild für den Bahnhofsvorplatz und die ihn umgebenden Gebäude den Entwurf von Bonatz favorisierte. Laut dem Leiter des im Jahr 1914 eingerichteten Stadterweiterungsamtes, Baurat Adolf Muesmann, bot dieser Entwurf die beste Wettbewerbslösung für die Bahnhofsplatzgestaltung an.²⁰⁹ Die größte Schwierigkeit für dessen Realisierung stellte der Grundriß des Bahnhofsplatzes dar, der für eine geschlossene Behandlung der Platzwände ungünstig erschien, da er, so Muesmann, durch das kompakte Empfangsgebäude, die Trennung der Baublöcke und die Führung der Mittelstraße in zwei Teile zerschnitten worden wäre.

Da es den Wettbewerbsteilnehmern jedoch freistand, den offiziellen Bebauungsplan von 1912 zu ändern, schlug Bonatz einen an der Technischen Hochschule erarbeiteten Entwurf zur Ausführung vor, der einen Rasterplan zeigt, bei dem durch Wegfall der Mittelstraße beziehungsweise deren Verschiebung in die Achse der Kleinen Schalterhalle

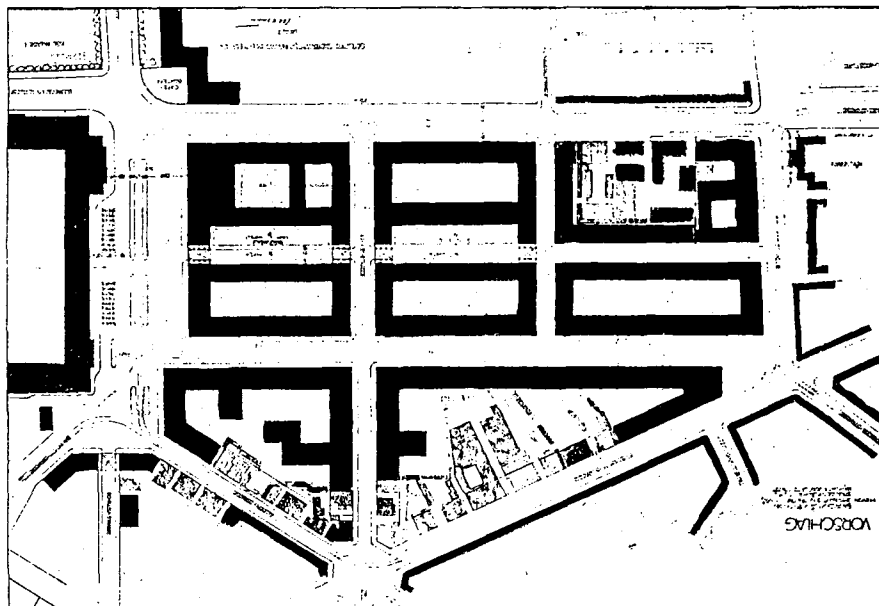


Ansicht zur Bahnhofsvorplatzbebauung nach Bonatz & Scholer, »unter Verwendung des alten Lageplans«; Blick gegen den Kriegsberg.

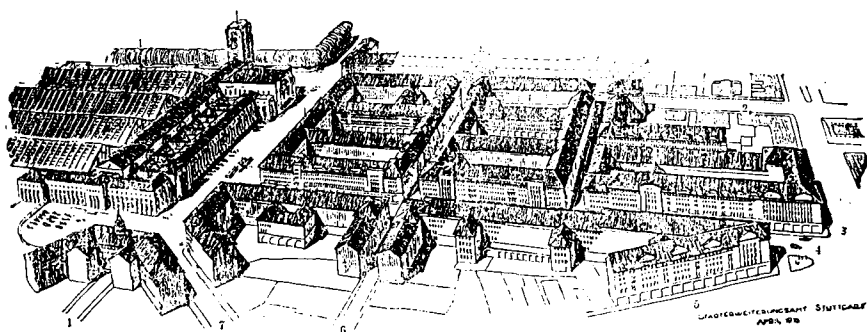
eine größere Bebauungsdichte und funktionale Gliederung der Baumas-
sen erreicht wurde. Die Unterteilung des Marstallgeländes durch die
Sankt-Eberhards-Kirche blieb auch im neuen Plan bestehen (Abbildung
Seite 70).

Zusätzlich zur Schließung der Schillerstraße am nördlichen Bahn-
hofsvorplatz bekam die Platzanlage durch eine nun durchgehende Bau-
front gegenüber dem Empfangsgebäude größere Geschlossenheit. Bo-
natz sah dort im Erdgeschoß eine durchlaufende Reihung von weitge-
stellten Pfeilern vor. Dieses Prinzip wiederholte sich in den Oberge-
schossen bei den Fenstern. Er schlug vor, die einzelnen Blöcke in den
Dachformen, den Wandflächen und den Gesimslinien übereinstimmend
zu behandeln, um eine erhöhte Wechselwirkung mit dem Bahnhofsge-
bäude zu erzielen.²¹⁰

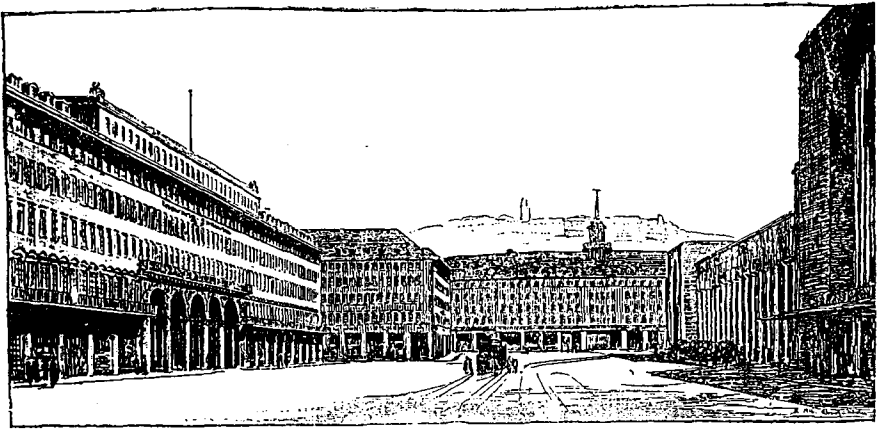
Der neue Plan von Bonatz war, weil er keine Fassadenansichten der
Baublöcke aufwies, eigentlich kein Bebauungsplan, sondern stellte auf-
grund der bloßen Vorgabe der Straßenführung allenfalls einen geraster-
ten Fluchtlinienplan dar. Durch die Unabhängigkeit der Planung von der
nachfolgenden Bebauung gab Bonatz hier gleichzeitig die bisher von
Fischer übernommenen städtebaulichen Gestaltungsprinzipien auf, wo-
nach sich eine Bauaufgabe immer ganzheitlich an deren Gesamtlösung
zu orientieren hatte. Sein Entwurf stellte also lediglich ein Idealbild für
die Ausführung dar, so daß Abweichungen von diesem keine Verstöße
gegen die Ortsbausatzung bedeuteten und insoweit zulässig waren, als
sie zur Ausführung empfohlen werden konnten.²¹¹ Durch großzügige



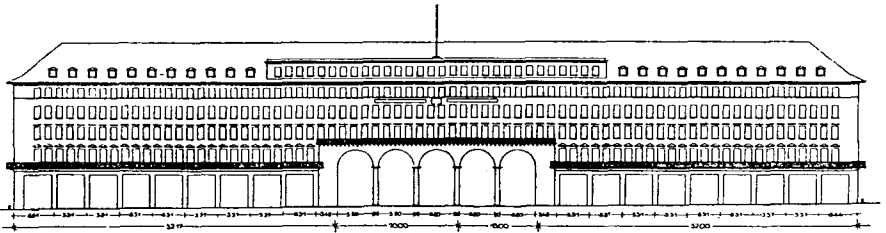
Stadtbauplan von Adolf Muesmann zur Bahnhofsvorplatzgestaltung. Der nach Nordwesten ausgerichtete Plan ist hier bewusst um 180 Grad gedreht, um den Vergleich mit der unten abgebildeten Vogelschauansicht zu ermöglichen.



Ansicht von Adolf Muesmann zur Blockbebauung des Bahngeländes 1916. 1: Schillerstraße; 2: Königstraße; 3: Schloßstraße (heute Bolzstraße); 4: »Straße 1« (später Lautenschlagerstr.); 5: Friedrichstraße; 6: Kronenstraße; 7: Alleenstraße (heute untere Friedrichstraße).



Ansicht von Bonatz & Scholer zur Bahnhofsvorplatzbebauung, 1916.



Fassadenentwurf für den späteren Hindenburgbau von Bonatz & Scholer und Muesmann.

Bahnhofsviertel ferngehalten und durch die Kriegsberg-, Friedrich- und Kronprinzstraße abgeleitet werden. Muesmann nützte ebenso wie Bonatz das Gelände durch eine vereinheitlichende und vollständige Blockbebauung maximal aus.²¹³

Die Erwartung einer höheren Bodenrendite durch bebaubare Mehrflächen stellte schließlich das Motiv dar, weshalb von Donnersmarck in die Vorschläge der Stadt einwilligte. Am 27. April 1916 genehmigten die Bürgerlichen Kollegien den neuen Stadtbauplan des Stadterweiterungsamts.²¹⁴

Den Entwurf der Gebäudefassaden am Bahnhofsvorplatz unterzog Bonatz zusammen mit Muesmann im Jahr 1916 einer nochmaligen Überarbeitung (Ansicht ganz oben). Dabei wurden für das Geschäftshaus gegenüber dem Empfangsgebäude jene fünf charakteristischen Arkaden und hoch angesetzten Gurtgesimse vorgesehen, die bis zur Realisierung des zwölf Jahre später entstehenden Hindenburgbaus Vorbild bleiben sollten (siehe den Fassadenentwurf oben).

Durch eine erneute Bebauungsplanänderung des Bahnhofsgeländes am 25. Oktober 1917 wurde das Marstallgelände aus diesem Bereich ausgeklammert,²¹⁵ nachdem das gesamte Areal der Bauzone I zugeschrieben wurde.²¹⁶

Die Erben des mittlerweile verstorbenen Fürsten von Donnersmarck verpflichteten sich schon am 8. September 1917 der Stadt gegenüber, den Stadtbauplan vom 25. Oktober 1917 anzuerkennen und einen Vertrag über die erforderliche Baulandumlegung des Geländes einzugehen.²¹⁷ Mit diesem Vertrag konnte die Stadt nun auch gegenüber den neuen Eigentümern ihre Interessen durchsetzen, denn mit dem Kauf von Bahnhofsgelände hatten sich die Käufer verpflichten müssen, die zwischen der Stadt und von Donnersmarck abgeschlossenen Vertragsbestimmungen zu akzeptieren, soweit sie sich auf aufzulassende Straßenflächen bezogen. Die neuen Eigentümer wurden damit Rechtsnachfolger des Fürsten und waren gegenüber der städtischen Planung verpflichtet.

Noch gegen Ende des Ersten Weltkrieges wurden Planungen zur verkehrlichen Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes erarbeitet und damit die Vorgaben für den erst 1922 stattfindenden Wettbewerb getroffen. Im Mittelpunkt dieser Vorprojektierungen standen, wahrscheinlich wegen zu hoher Kosten nicht ins Programm des späteren Wettbewerbs aufgenommen, auch Alternativentwürfe für Fußgängerunterführungen.²¹⁸

Die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes bis 1933

Im Jahr 1920 schrieb die Stadt Stuttgart in Gemeinschaft mit der Generaldirektion und den Stuttgarter Straßenbahnen einen erneuten Wettbewerb für die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes aus.²¹⁹ Dieser kann deshalb als Neuauflage des Wettbewerbs aus dem Jahr 1914 angesehen werden, weil neben der Lösung der Verkehrsfragen wiederum die einheitliche Platzgestaltung gefordert wurde. Zugleich wird aber auch ein Wandel der stadtplanerischen Prioritäten erkennbar.

War die monarchistische Planung noch vorwiegend von städtebaulich ästhetischen Leitvorstellungen geprägt, die der baulichen Repräsentationswirkung den Vorzug gaben, so kristallisierte sich jetzt das Verkehrsproblem als entscheidende Planungskomponente heraus. Dies wird deutlich daran, daß erstmals auch die Stuttgarter Straßenbahnen als Auftraggeber eines Wettbewerbs auftraten. Die Stadt wurde zunehmend als Organismus aufgefaßt, wobei die beteiligten Institutionen nicht mehr ausschließlich für sich selbst Verfügungen trafen. So trat die Frage der Platzeinteilung hinter der mittlerweile weit wichtigeren Aufgabe der Verkehrsplanung zurück. Bei der dafür erforderlichen Trennung der Verkehrsmittel bereiteten die Straßenbahnanlagen die größten Schwierigkeiten, zumal auf dem Bahnhofsvorplatz ein Sechsmi-nuten-Takt zugrunde gelegt werden sollte.²²⁰

Im Interesse der Gestaltung des Platzbildes war es der Wunsch der im Preisgericht sitzenden Architekten, daß die Gebäudehöhe in der Umgebung des Empfangsgebäudes niedrig gehalten werden sollte. Maßstab dafür war eine vierstöckige Bebauung des Marstallgeländes.²²¹ Die Stadt, die als Auslober des Wettbewerbs die Verkehrsfrage in den Mittelpunkt ihres Programms gestellt hatte, arbeitete darüber hinaus ein eigenes Verkehrskonzept mit sehr engen Planungsvorgaben aus.²²²

Da der mit dem II. Preis ausgezeichnete Entwurf des Leiters der städtischen Verkehrsabteilung, Späth, als einziger die geforderten Bedingungen erfüllte, war nicht zu erwarten, daß die Träger des I. Preises, Luz

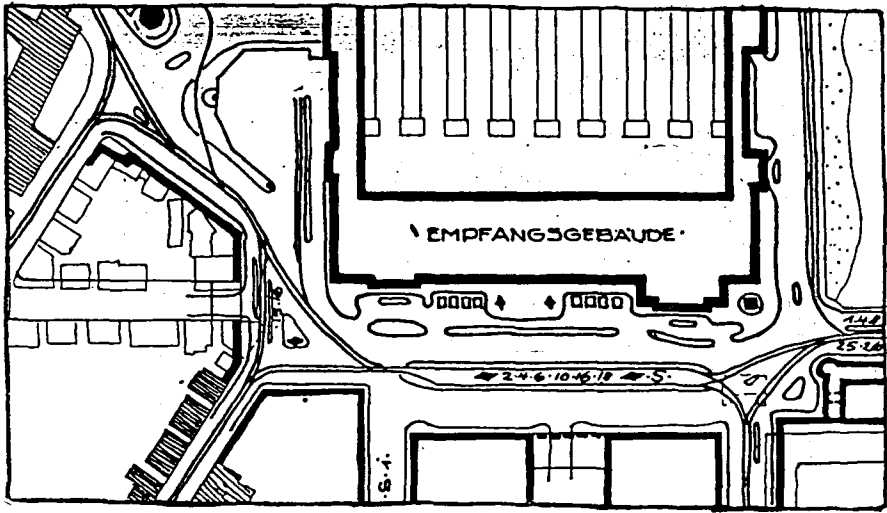
und Schneider, mit der Bauaufgabe betraut werden würden (Abbildungen Seite 76 und 77).

Von den 24 zum Wettbewerb eingereichten Entwürfen wurden sieben angekauft und einer weiteren Beurteilung durch den Gemeinderat unterzogen.²²³ Der Nachfolger Muesmanns und neue Leiter des Stadterweiterungsamtes, Hermann Stroebel, analysierte das Projekt erstmals eingehender aus städtebaulicher Sicht.²²⁴ Wenn auch dieser Wettbewerb für die Gestaltung der den Bahnhofsplatz begrenzenden Gebäude nichts Neues erbrachte, wurde am bisherigen Vorgehen, insbesondere am geplanten Abbruch des Königstores, doch Kritik laut.²²⁵ Weil damals eine Entfernung dieses Wahrzeichens absolutistischen Machtanspruchs ohne die Alternative eines adäquaten neuen Standorts nicht zur Diskussion stand, versuchten die Planverfasser unterschiedlichen architektonischen Lösungsmöglichkeiten gerecht zu werden.

Der Entwurf »Vierkant« von Luz und Schneider setzte das Königstor inmitten des Marstallareals in die Achse der Kronenstraße, so daß es einen repräsentativen Zugang zum Oberen Schloßgarten gebildet hätte – und dies, obwohl eine Aufteilung des Areals nicht mehr vorgesehen war. Anstelle des Königstores sahen Luz und Schneider einen von Bonatz entworfenen oktogonalen Brunnen vor, der vom Schloßplatz her den Sichtkontakt mit dem Bahnhofsturm unterstreichen sollte. Am Kreuzungspunkt der Kriegsberg- und Bahnhofstraße sollte ein monumentaler Rundbau den nördlichen Bahnhofsplatz abschließen. Die Begrenzung des Vorplatzes durch repräsentative Bauten wiesen diesen Entwurf in seinem architektonischen Anspruch auf Ganzheitlichkeit in das Zeitalter der Monarchie zurück, wogegen die verkehrstechnische Gestaltung sich von diesem durch die städtischerseits vorgegebenen Prämissen deutlich abhob.

Der Entwurf »Perpetuum mobile« von Späth hingegen sah eine Verwendung des Königstors als Eingangspassage und Portal zu den Oberen Anlagen und zu den Theatern vor. Ebenso wie Luz übernahm er den Bonatzschen Vorschlag eines monumentalen Brunnens.²²⁶

Gingen die verkehrstechnischen Planungen auch langsam voran, so blieben die architektonischen Wunschkonzeptionen doch weit hinter den Erwartungen zurück, die man in eine rasche Überbauung des Geländes setzte, denn die Bewältigung dieses Problems mußte allein der privaten Initiative zur Bildung von Kapitalgesellschaften überlassen werden. Wenn diese auch von städtischer Seite aus Unterstützung finden sollten – um diesen Stadtteil möglichst bald entwickeln zu können, war die Stadt auch dazu bereit, Ausnahmeregelungen bezüglich der Festlegung der Baulinien und der Anbauvorschriften zuzulassen –, so war der Kapital-



Der mit dem ersten Preis ausgezeichnete Entwurf von Luz & Schneider zum Bahnhofsvorplatzwettbewerb 1921, Kennzeichen »Vierkant«.

bedarf für ein solches Unternehmen doch beträchtlich. Die Initialzündung ging dabei von der mit einem Kapital von 26 Millionen Reichsmark ausgestatteten und im Oktober 1921 gegründeten Schloßgartenbau AG aus, die die Errichtung eines achtstöckigen Hotels auf dem Marstallgelände nach den Plänen der Architekten Eitel, Fröh und Wörner plante.²²⁷

Im Rahmen einer Untersuchung der Stuttgarter Architekten Richard Döcker und Hugo Keuerleber über die Möglichkeit der Erstellung von Hochhäusern in Stuttgart wurde auch ein Vorschlag zur Überbauung des Marstallgeländes erarbeitet.²²⁸

Die beiden Architekten argumentierten, daß das Erscheinungsbild des Bahnhofs, vor allem aber die Wirkung des Turms, durch die Bebauung des Marstallgeländes beeinträchtigt werde. Daher seien Baukörper mit extrem vertikaler Betonung in Bahnhofsnähe zu vermeiden. Döcker und Keuerleber schlugen eine horizontal gegliederte und von den kubischen Formen des Empfangsgebäudes differente Bebauung vor, die mit einem wenigstens fünfzehnstöckigen Hochhaus den Akzent im südöstlichen Bereich des Marstallgeländes setzen sollte.

Die Schloßgartenbau AG hatte am 3. Oktober 1921 das 16 300 Quadratmeter messende Marstallareal für 16,3 Millionen Reichsmark gekauft.²²⁹ In dem Kaufvertrag mit der Staatsfinanzverwaltung ging die Schloßgartenbau AG zugleich die Verpflichtung ein, den Hotelbau bin-

neuen Bahnhof gewährleisten sollten.²³⁵ Die ursprüngliche Planung aus dem Jahr 1916 hatte eine solche Massierung der Linien nicht beinhaltet, ebenso keine Verkehrsinseln, die nun in einer Länge von 106 Metern vorgesehen wurden.²³⁶ Durch den Umbau der Unteren Königstraße wurde 1925 eine abermalige Änderung der Linienführung notwendig.²³⁷

Ende Oktober 1922 war der erste Bauteil des Hauptbahnhofs eröffnet und in Betrieb genommen worden. Damit wurde zugleich ein Signal für die weitere Bebauung und Einteilung des Bahnhofsgeländes gesetzt.²³⁸ Noch einmal sollten Veränderungen erwogen werden, die über das Muesmannsche Projekt aus dem Jahr 1916 hinaus vorsahen, die das Innere des Geländes erschließende Mittelstraße mit innenhofartigen Erweiterungen anzulegen.²³⁹ Doch der Währungsverfall und die wirtschaftliche Depression setzten der städtebaulichen Entwicklung vorerst ein Ende. Der Gemeinderat beschloß daraufhin, der Reichsbahn zum Ausbau des Empfangsgebäudes ein Darlehen von 2 Millionen Reichsmark zu gewähren, wobei diese Maßnahme zugleich als Subventionsspritze für das darniederliegende Stuttgarter Bauhandwerk zu verstehen ist.²⁴⁰

Der Bahnhofsplatz entwickelte sich nach der Eröffnung des Bahnbetriebes immer mehr zu einem innerstädtischen Verkehrsknotenpunkt, so daß als Folge des stark ansteigenden Verkehrsaufkommens schon bald der Ruf nach Entlastung laut wurde. Aufgrund der geringen Platztiefe kam dafür jedoch nur die Alternative Unterführung oder Überbrückung in Frage, wobei letztere auf Ablehnung stieß, weil eine Verunstaltung des Platzes befürchtet wurde.²⁴¹

Als erste Gebäude wurden im Jahr 1926 der Ufa-Palast auf dem oberen Drittel des Baublocks 3 und das Hahn-&-Kolb-Haus auf dem unteren Teil des Blocks 6 erstellt, wobei letzteres sicherlich einen Meilenstein in der neu aufkeimenden Großstadtarchitektur der zwanziger Jahre in Stuttgart darstellt.²⁴² Das auf Baublock 4 in den Jahren 1925 bis 1928 erstellte Gebäude der Oberpostdirektion lehnte sich durch seine vorgeblendete und bossierte Muschelkalkverkleidung an traditionelle Formen an. Gleichzeitig trat in diesem massiv und monumental wirkenden Eisenskelettbau eines der ersten Stuttgarter Hochhäuser zutage.²⁴³

An der Bebauung des Bahnhofsgeländes läßt sich erkennen, wie das Empfangsgebäude formal zur architektonischen Richtschnur und zum Maßstab wurde, an dem man sich orientieren konnte.

Im November 1926 begannen nach Entwürfen der Stuttgarter Architekten Professor Hans Paul Schmohl, Baurat Georg Staehelin und Albert Eitel die Bauarbeiten zu dem 136 Meter langen Hindenburgbau. Auftraggeber waren die dafür eigens gegründeten »Bahnhofplatzgesellschaft Stuttgart AG« und die »Grundstücks-AG am neuen Bahnhof«.

Die Ausführung des Gebäudes konnte sich aufgrund der wirtschaftlichen Lage nur zum Teil an den Vorgaben von Bonatz orientieren, so daß statt der ursprünglich vorgesehenen fünf Geschosse lediglich eine dreigeschossige Bauweise realisiert wurde, allerdings mit der nachträglich möglichen und auch vorgesehenen Aufstockung um zwei Stockwerke.²⁴⁴ Der mittlere Baukörper bestand aus den fünf von Bonatz vorgesehenen, jeweils neun Meter hohen Arkaden, die die Verbindung der Stephanstraße zum Vorplatz herstellen sollten. Dahinter erhob sich der Kuppelbau des Planetariums, der aus städtebaulichen Rücksichten nur kubisch in Erscheinung treten durfte.

Das inzwischen fertiggestellte Empfangsgebäude unterlag zunehmend dem kritischen Urteil der Fachpresse. Bonatz wurde vorgeworfen, die klassizistischen Formideale aufgegeben zu haben, um mit präraphaelitischen, gotisierenden und ghibellinischen Scaliger-Burg-Motiven zu spielen.²⁴⁵

Wie schlüssig nachgewiesen werden konnte, entstammt das Motiv des Rundbogens, von Bonatz monumental ausgeführt am Eingangsportal der Großen Schalterhalle, einem Entwurf für ein »Reichsehnenmal« aus dem Jahre 1915, wobei er in Maßstab und Form deutliche Anleihen bei den klassisch-römischen Triumphbogen machte, vergleichbar etwa dem Arc de Triomphe in Paris.²⁴⁶ Die anhaltende Wirkung martialischer Sachlichkeit wurde ohne Bruch in die Nachkriegszeit hinübertransportiert und an alter Wirkungsstätte sogar noch glorifiziert.²⁴⁷

Auch in der Gegenwart wird diese disparate Sichtweise noch geteilt, wenn der Stuttgarter Hauptbahnhof zugleich als »Pharaonenresidenz und Stauferkastell« bezeichnet wird.²⁴⁸ Dabei wird das Ewigkeitspathos der NS-Bauten als dessen ungewollte Vorwegnahme in dieses Bauwerk implantiert. Der weitgehende Verzicht auf schmückende Details weist den Hauptbahnhof in diesem Zusammenhang nicht nur als Beispiel sachlicher Bestrebungen aus, sondern verleiht ihm darüber hinaus die Aura eines der Zeit enthobenen Würdebaus.²⁴⁹ Trotz aller Funktionalität der Gesamtanlage wohnt dem Gebäude bis heute die Stimmung einer Ehrenhalle, eines Denkmals inne.²⁵⁰

Besonders aufschlußreich ist in diesem Zusammenhang, daß das Wappen des Königreichs Württemberg, das vormals als monarchistisches Symbol am Königstor den Fremden der Herrschaft des Souveräns unterwarf, nun innerhalb der Bahnsteigquerhalle angebracht wurde, und zwar über dem Ausgang zur Stadt. Diese symbolträchtige Emblematisierung wurde von Bonatz in den weniger öffentlichen, weil intimeren Bereich des Bahnhofsinnern quasi hineinversteckt, jedoch mit derselben Aussage versehen, wodurch eine Adellung des Gebäudeinnern vorgenommen wurde.

An diesem Ausgang zeigt die unter dem Rundbogenfenster angeordnete Stellung der Pfeiler genau dieselbe monumentale Form, die, sichtbar am Gebäudeäußeren, der Stadt zugewandt ist.

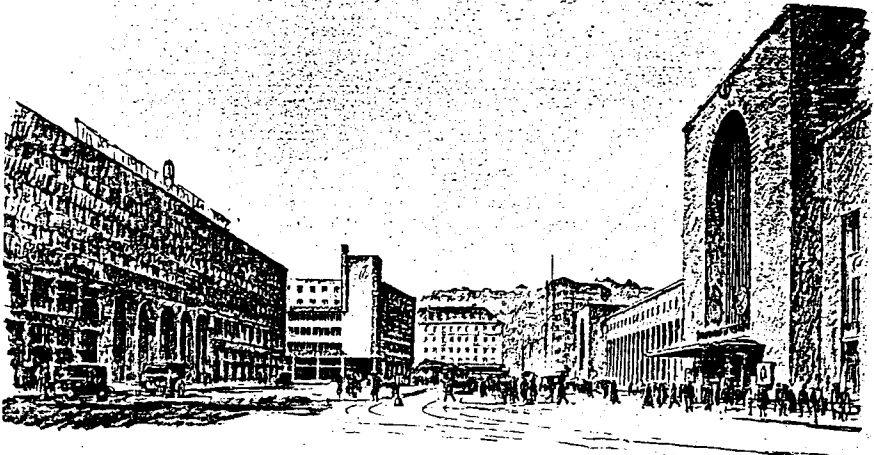
Sehr spät und nur allmählich sollten die Verkehrsplanungen auf dem Bahnhofsvorplatz ihrem vermeintlichen Ende entgegengehen, denn erst am 25. Juni 1927 konnte mit der Reichsbahndirektion eine zweigleisige Straßenbahnschleifenanlage auf dem nordöstlichen Bahnhofsvorplatz vereinbart werden.²⁵¹ Die eingetretene Verkehrssteigerung machte zugunsten einer besseren Abwicklung des Autoverkehrs nun auch die Verlegung der Straßenbahnhaltestellen von der Seiten zur Mitte des Platzes notwendig.²⁵² Bei der Verwaltung bestand darüber hinaus noch die Absicht, den inzwischen »Hindenburgplatz« benannten Bahnhofsvorplatz nach der Stadtseite zu verbreitern.²⁵³

Nach dem Vollausbau des Bahnhofs und der damit verbundenen abermaligen Steigerung des Verkehrsaufkommens wurde ein Plan zur Unterführung des Vorplatzes erstellt.²⁵⁴ Die Stadt griff dabei einen Vorschlag zur Untertunnelung des Bahnhofsvorplatzes auf, den die Architekten Petersen und Staehelin, beide Gesellschafter der Bahnhofplatz-Gesellschaft AG, eingereicht hatten. Der Hauptnutzungszweck der Unterführung sollte, fast unglaublich anmutend, eine große Badeanstalt sein.²⁵⁵ Das Tiefbauamt lehnte diese Pläne begreiflicherweise aufgrund der langfristig nicht absehbaren Verkehrsentwicklung ab, um sich die Anlage für einen Autoparkplatz oder eine unterirdische Straßenbahnführung nicht zu verbauen.²⁵⁶

Im Jahr 1929, der Hindenburgbau war inzwischen errichtet worden, wurde der letzte große Vorkriegswettbewerb am Bahnhofsvorplatz entschieden, der den Bau eines Geschäftshauses der Girozentrale an der Einmündung der Lautenschlagerstraße in den Bahnhofsvorplatz zum Ziel hatte.²⁵⁷

Insgesamt waren zu dem im Herbst 1928 veranstalteten Wettbewerb 85 Entwürfe eingegangen. Zwei I. Preise erhielten die Architekten Schleicher/Gutschow und Regierungsbaumeister Stahl, der II. Preis ging an Heinz Wetzels, Professor an der Technischen Hochschule Stuttgart, und einen der drei III. Preise erhielten Bonatz & Scholer. Ein Entwurf von Mies van der Rohe wurde angekauft.

Bei der Begutachtung der Entwürfe wurde bezüglich der weiteren Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes vom Preisgericht gefordert, daß der Blick auf den Kriegsberg durch die Bebauung auf der Westseite des Bahnhofsvorplatzes freigehalten werden sollte. Dagegen erschien eine Höherführung auf dem Gelände der Girozentrale bis auf 28 Meter nicht nur unbedenklich, vielmehr als Unterdominante des Bahnhofsvorplatzes gera-



Wettbewerbsentwurf von Bonatz & Scholer für den Württ. Sparkassen- und Giroverband.

dezu erwünscht. Demgegenüber wurde angestrebt, daß der Hindenburgbau die Höhe von 21 Metern an der nordwestlichen Ecke auf keinen Fall überschreiten dürfe.²⁵⁸

Paul Bonatz, wahrscheinlich durch den unbefriedigenden Gewinn des III. Preises in Rechtfertigungsdruck geraten, veröffentlichte einen Aufsatz zu diesem Wettbewerb, in dem er seine städtebaulichen Gestaltungsprinzipien als die allein richtigen verteidigte.²⁵⁹ Daß Bonatz jedoch neben den renommierten und modernen Architekten Abel Mendelsohn und Mies van der Rohe eigens zu diesem Wettbewerb eingeladen worden war, während alle anderen Wettbewerbsteilnehmer sich frei bewerben mußten, zeigt einerseits ein modernen Bauformen aufgeschlossenes Bauprogramm, andererseits aber die Absicht des Bauherrn, Rücksicht auf die städtebauliche Tradition am Bahnhofsplatz zu nehmen. Deshalb verwundert es nicht, daß Bonatz letztendlich auch den Zuschlag erhielt, zumal die Jury fast ausschließlich mit Professoren der Technischen Hochschule Stuttgart und städtischen Beamten besetzt war.²⁶⁰

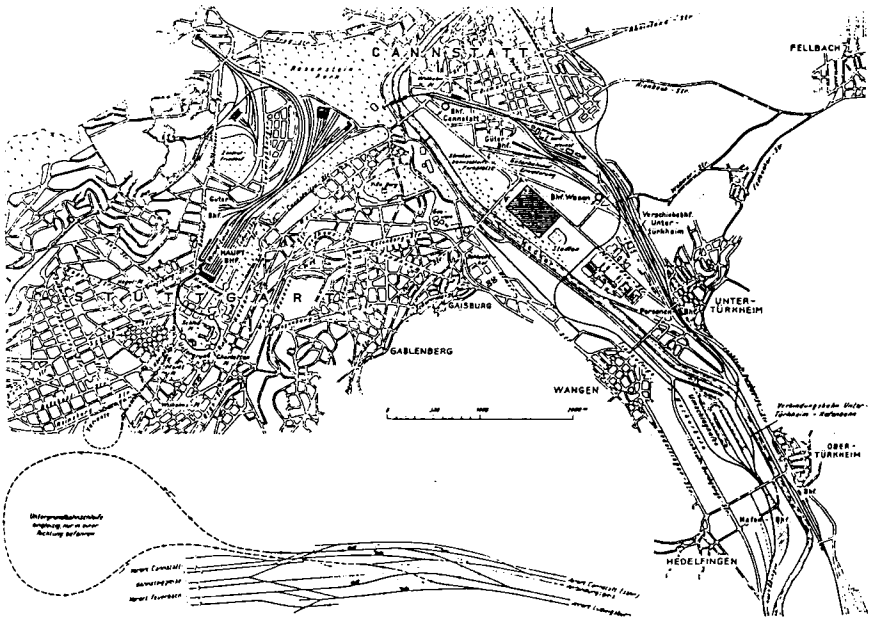
Obwohl dem Wettbewerbsprogramm noch die 1916 von Bonatz & Scholer eingereichten Ideenskizzen »Einheit im Großen, Freiheit im Kleinen« angefügt waren, an denen die Wettbewerbsteilnehmer sich orientieren sollten, hob Bonatz seinen neuen Entwurf als konsequente Weiterverfolgung seiner bisherigen Planungen am Bahnhofsplatz hervor. Er rechtfertigte diese mit dem Gesetz des Gleichgewichts, das eine Massensteigerung verlange, die zu dem diagonal gegenüberliegenden Bahnhofsgebäude in Beziehung treten müsse²⁶¹ (Abbildung oben).

Diese Aufgabe war schwierig zu lösen, da dem Wettbewerb der Hindenburgbau mit 24 Metern Geschoßhöhe zugrunde gelegt wurde und der Neubau der Girozentrale diesem gegenüber eine deutliche Steigerung zu erfahren hatte.²⁶² Wesentlich erschien es Bonatz, die Baumasse an der Lautenschlagerstraße in möglichst gleichmäßigem Zug bis zur Platzecke durchzuführen. Er vermied deshalb eine Abeckung zum Hindenburgbau, wie sie der Entwurf von Schleicher/Gutschow aus Symmetriegründen vorsah. Sein Konzept rechtfertigte er mit der bewußten Anpassung an die großen Formen des Bahnhofs.²⁶³ Dies war möglich durch weitgehende Ausnahmeregelungen und Baubefreiungen, so durch das Heraufsetzen der Gebäudehöchstgrenze von 20 auf über 27 Meter.

Der gesamte Baukomplex wurde in Stahlskelettbauweise erstellt, wobei für die Fassadenverkleidung Travertin verwendet wurde.²⁶⁴ Der mit der Bauüberwachung beauftragte Regierungsbaumeister Otto Bach maß dem Gebäude, dessen Bauteil II schon bald als Hotel »Graf Zeppelin« genutzt werden sollte, bauhistorischen Wert bei.²⁶⁵

Wie schnell die Wirklichkeit die Planung am Bahnhofplatz überholte, zeigte sich schon bald an dem ersten Vorschlag für eine Korrektur der Straßenführung.²⁶⁶ Einen vorausschauenden Blick in die Zukunft wagte auch der Stuttgarter Verkehrsingenieur Karl Schaechterle.²⁶⁷ Dadurch, daß der neue Bahnhof an das bestehende Verkehrsnetz angeschlossen wurde, so argumentierte Schaechterle zutreffend, entstand neben dem Schloßplatz als bisherigem Verkehrsmittelpunkt der Stadt ein zweiter Hauptverkehrsknoten. Durch die daraus resultierenden längeren Wege zwischen dem Hauptbahnhof, dem Geschäftszentrum und den äußeren Stadtgebieten wuchs die Bedeutung der Straßenbahn für den Innenstadtverkehr. Damit einhergehend entwickelte sich dieser Verkehrsplatz zu einem Sorgenkind der städtischen Behörden, da die rasche Entwicklung des Automobilverkehrs zusätzliche Probleme schuf und die Monopolstellung der Eisenbahn mehr und mehr unterhöhle.

Als eine der zentralen kommunalpolitischen Aufgaben des Gemeinwesens erachtete Schaechterle deshalb die Bewältigung der rasch zunehmenden Konzentration des Innenstadtverkehrs auf verhältnismäßig kleinem Raum. Der erwartete Bau weiterer Hochhäuser und die Belastung der Königstraße als der einzigen Hauptdurchgangsstraße in der Geschäftsstadt ließen überdies eine stärkere Anbindung an die umgebenden Stadtbezirke notwendig erscheinen, denn nahezu der gesamte Innenstadtverkehr lief am Schloß- und am Hindenburgplatz zusammen, so daß deren Entlastung eine der wichtigsten Aufgaben der Verkehrsplanung darstellte.



Vorschlag einer innerstädtischen Ringbahn nach Karl Schaechterle, 1930.

Hatte die Eisenbahn wesentlich dazu beigetragen, die Dezentralisierung der Industrie aus dem Stadtgebiet zu fördern, ferner die Beziehungen zwischen den Produktionsstätten untereinander und den Pendelverkehr zwischen den Bereichen Wohnen und Arbeiten günstiger zu gestalten, so wurde der Innenstadtverkehr nun zunehmend von den Straßenbahnen und dem stark aufkommenden Automobil beherrscht.²⁶⁸ Schaechterle schlug daher zur Bewältigung des wachsenden Verkehrs den Bau einer innerstädtischen Schnellbahn vor (Abbildung oben).

Vor allem zur Entlastung des Hindenburgplatzes und der Königstraße wurde die Anlage einer eingleisigen Untergrundbahnschleife als hilfreich angesehen. Sie sollte den Hindenburgplatz, den Schloßplatz, den Charlottenplatz und den Oberen Schloßgarten an das Vorortnetz anschließen. Das Kopfmachen der Vorortzüge sollte so vermieden und die Durchführung der Strecke Ludwigsburg–Stuttgart–Cannstatt–Esslingen beziehungsweise Waiblingen ermöglicht werden. Ein selbständiges Untergrundbahnnetz kam aus wirtschaftlichen Gründen erst für eine Stadt von mehr als einer Million Einwohnern in Frage.²⁶⁹

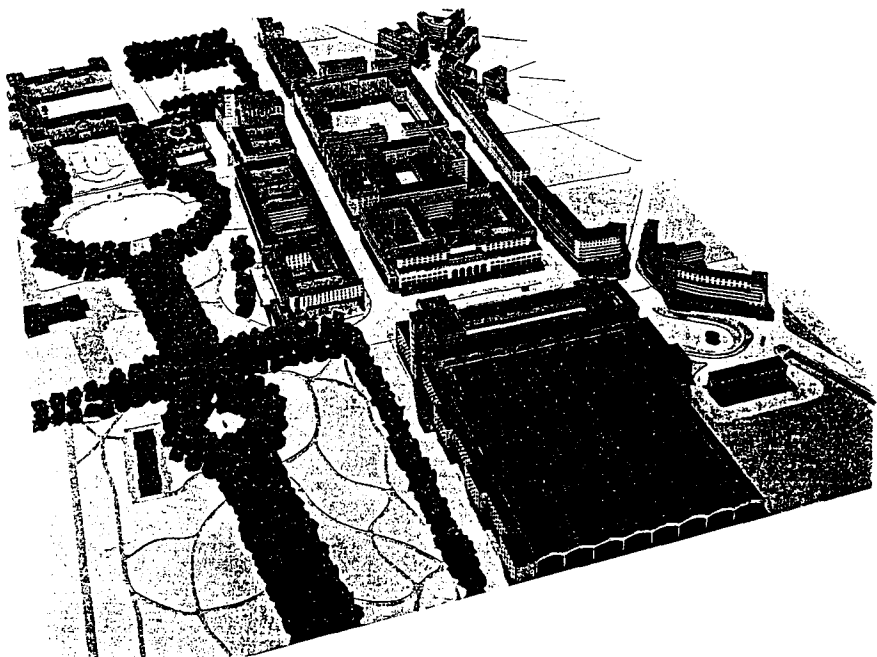
Die Stadtplanung im Nationalsozialismus

Schon bald nach der Machtergreifung nutzte Paul Bonatz die Gelegenheit, ideologische Konformität mit den neuen Machthabern in Stuttgart zu zeigen.²⁷⁰ Indem er eine »anständige Baugesinnung« forderte, billigte er weitgehende Eingriffsmöglichkeiten der Bauaufsichtsbehörden.²⁷¹

Das geeignete Mittel, um präventiv gegen die seiner Ansicht nach zunehmende Verunstaltung des Ortsbildes vorgehen zu können, sah Bonatz in einer Änderung des kommunalen Genehmigungsverfahrens, das ein Beispiel geben sollte für die neue Baugesinnung des Staates. Deutlich war dabei sein Versuch erkennbar, an der neuen Macht partizipieren zu wollen. Er versuchte, und dies ist als durchgängiges Charakteristikum seines Artikulationsdranges der Öffentlichkeit gegenüber zu verstehen, durch Publikationen auf seine Positionen aufmerksam zu machen. Auf diese Weise verstand er es, sich stets ins rechte Licht zu setzen und sich opportun gegenüber den jeweiligen politischen Strömungen zu äußern. Dabei lag ihm besonders die von ihm zu einem guten Teil mitgetragene städtebauliche Entwicklung des Stuttgarter Bahnhofsgeländes am Herzen, auf dessen weitere Planung er sich Einfluß sichern wollte.

Im Jahr 1934 stellte er für den weiteren Ausbau des Bahnhofsvorplatzes und des umgebenden Geländes Richtlinien auf, die sich an den neuen politisch-ideologischen Prämissen orientieren sollten²⁷² (Abbildung Seite 85). Die am 1. Juli 1911 erlassene Bauordnung, nach der in den Zonen 1 und 2 das Maß der Straßenbreite um zwei Meter überschritten werden konnte, sollte wieder rückgängig gemacht und die alte Regelung angewandt werden, nach der die Gebäudehöhe von der Straßenbreite abhängig gemacht wurde. Da die neue Ortsbausatzung an einer maximalen Gebäudehöhe von 20 Metern festhielt, erschien es notwendig, diese Bestimmungen innerhalb der neu definierten Staffelbauordnung einheitlich zu handhaben und gegebenenfalls herabzuziehen.

Diese Möglichkeit wurde insbesondere bei Straßen und Plätzen vorgesehen, deren baugeschichtliche Eigenart gerade in der geringen Bauhöhe bestand. Im Gebiet Schloßplatz bis Bahnhofplatz traf dies insbesondere auf die Gebäude Marstall und Hindenburgbau zu, die den Bahnhofplatz prägten.²⁷³ Für Bonatz war es daher unabdingbar, daß der 240 Meter lange Marstall erhalten blieb und der Hindenburgbau nicht aufgestockt werden würde. Er schlug in denkmalpflegerischer Absicht vor, den Marstall einer zeitgemäßen Nutzung zuzuführen und entsprechend umzugestalten. Im unteren Bereich des Geländes sah er ein dreigeschossiges Hotel vor, das gegen die Königstraße viergeschossig ausgebaut werden sollte. Die für den Marstall charakteristische zentrale Kuppel sollte über einem quadratisch angelegten Innenhof einen Fußgängerdurchgang bekrönen und damit wieder eine Bedeutung im Sinne ehemals herrschaftlicher Werte erhalten. Diese Aussage sollte durch vier Empiresäulen verstärkt und mittels eines Zugangs zu einem großen, gartenähnlichen Hof, der von Arkaden eingefast werden sollte, ins Monumentale gesteigert werden. Mit der Planung des Stadt-



Entwurf von Bonatz & Scholer für die Bebauung des alten Bahngeländes.

teils sah Bonatz auch einen erheblich größeren Neubau der Eberhardskirche vor.²⁷⁴

Mit den repräsentativen Anlagen beabsichtigte Bonatz, wieder an ganzheitliche, ehemals monarchistische Planungsmuster anzuknüpfen, denn eine Möglichkeit der Machtdemonstration sah das nationalsozialistische Regime in der Stadtplanung und der Baupolitik. Dabei war die maßstäbliche Größe monumentaler Repräsentationsbauten das wichtigste Kriterium, wobei der abstruse Begriff des Raumes zugleich die Grenzen des Machbaren verschleiern und das Vertrauen in eine ewig währende Zukunft sich in Stein buchstäblich verfestigen und manifestieren sollte.²⁷⁵ Die radikalen Umgestaltungspläne in den Kernbereichen der deutschen Großstädte hätten es jedoch zumeist mit sich gebracht, daß die historisch gewachsenen Altstädte zerstört worden wären. Unter dem Deckmantel einer Altstadtsanierung ging es auch in Stuttgart darum, »im Interesse des Gemeinwohls die rassische Zukunft und die sittliche Gesundheit der Volksgenossen zu sichern«.²⁷⁶

Als dringend notwendig wurde es erachtet, umfassende Straßenerweiterungen und -durchbrüche sowie Parkplätze zu schaffen, um den ständig wachsenden Kraftfahrzeugverkehr an die Geschäftsräume in der Innenstadt heranzuführen. Als städtebaulich unbefriedigend bezeichnete Bonatz dabei die Einmündung der Roten Straße in die Schloßstraße.²⁷⁷ Er erkannte, daß das sich daraus ergebende Verkehrsproblem nicht ohne eine durchgehende und geradlinige Führung der Hauptverkehrsstraßen Rote Straße und Lautenschlagerstraße zu lösen sein würde.

In diesem Zusammenhang kann die Feststellung getroffen werden, daß die nationalsozialistische Städtebaupolitik die einsetzende Motorisierungswelle durch innerstädtische Verkehrsmaßnahmen unterstützt und vorangetrieben hat; ein modernistischer Zug, der dem Regime vor allem auch in Gestalt des Reichsautobahnbaus eigen war.²⁷⁸

Die damit einhergehend geplante Neubebauung niedergelegter Sanierungsgebiete diente dem ideologischen Ziel der »Auflockerung« der Großstadt und sollte zu einer weiträumigen Stadtanlage führen, bei der der in der Innenstadt wegfallende Wohnraum durch Siedlungen in den Außengebieten der Stadt ersetzt werden sollte.²⁷⁹ Den hohen Entschädigungssummen stellte Oberbürgermeister Karl Strölin die Forderung nach einem neuen Bodenrecht gegenüber, das die Möglichkeit der besitzeinweisenden Enteignung neu bewerten und die Umlegung größerer Gebiete ermöglichen sollte. Es war beabsichtigt, die Kommune zu Lasten der Grundeigentümer von größeren Finanzaufwendungen zu befreien.²⁸⁰ Im übrigen wurde die Frage der Finanzierbarkeit solcher Projekte nicht gestellt, sondern den vagen Kostenvoranschlägen lediglich der rechnerisch

natürlich nicht zu ermittelnde Faktor eines »großen Gedankens« gegenübergestellt. Als Legitimation dieses Gestaltungswillens, der mit dem Städtebau der deutschen Ostkolonisation und den fürstlichen Stadtanlagen des Barock verglichen wurde, diente eine angebliche Unordnung im Städtebau, die durch das parlamentarisch-liberale System hervorgerufen worden sei.²⁸¹

Die ersten Schritte zu einer programmatischen städtebaulichen Erneuerung in Stuttgart wurden in der Bestellung von systemkonformen Gutachtern erkennbar, die dem vordringlichsten Anliegen der Stadtverwaltung, der Selbstdarstellung mittels eines neuen, repräsentativen Rathauskomplexes und der Umgestaltung der Stuttgarter Altstadt, Rechnung tragen sollten.²⁸² Die nationalsozialistische Bautätigkeit hatte sich in Stuttgart bisher nur auf ein einziges Vorzeigeobjekt beschränkt, nämlich das Haus der Technischen Werke Stuttgart (TWS), das im Jahre 1936 fertiggestellt worden war.²⁸³ Am 6. Juli 1936 wurden schließlich die Architekten Paul Bonatz, Peter Grund und Konstanty Gutschow mit der Erstellung der Gutachten beauftragt. Bereits Ende des Jahres 1936 lagen diese vor.²⁸⁴

Der später mit der Umgestaltung der »Führerstadt« Hamburg beauftragte Architekt Konstanty Gutschow sah einen doppelten Verkehrsring zur Umgehung der Kernstadt vor²⁸⁵ (Abbildung Seite 88).

Der innere Ring sollte den Bereich Königstraße, Eberhardstraße, Rathausplatz, Danziger Freiheit, Neckar- und Schillerstraße umgrenzen, der zweite die Stadt im Zuge der Lautenschlagerstraße, Roten Straße, des Alten Postplatzes, der Ernst-Weinstein-Straße, eines Durchbruchs Marienstraße/Wilhelmsplatz, der Katharinen- und Urbanstraße entlasten. Eine Querverbindung von der Hauptstätter Straße zur Langen Straße sollte durch Unterführung der Königstraße geschaffen werden. Die Pläne von Karl Schaechterle zur Führung einer Untergrundbahnschleife wurden vom Hauptbahnhof aus im Zuge des äußeren Verkehrsringes berücksichtigt.

Der Düsseldorfer Professor Peter Grund sah die Entlastung des Innenstadtverkehrs im Zuge der Friedrich-, Roten, Paulinen-, Ernst-Weinstein-, Olga-, Wera- und Kernerstraße vor, um mittels dieses weiträumig angelegten Umgehungssystems das gesamte Altstadt- und Schloßviertel vom Durchgangsverkehr freizumachen²⁸⁶ (Abbildung Seite 89).

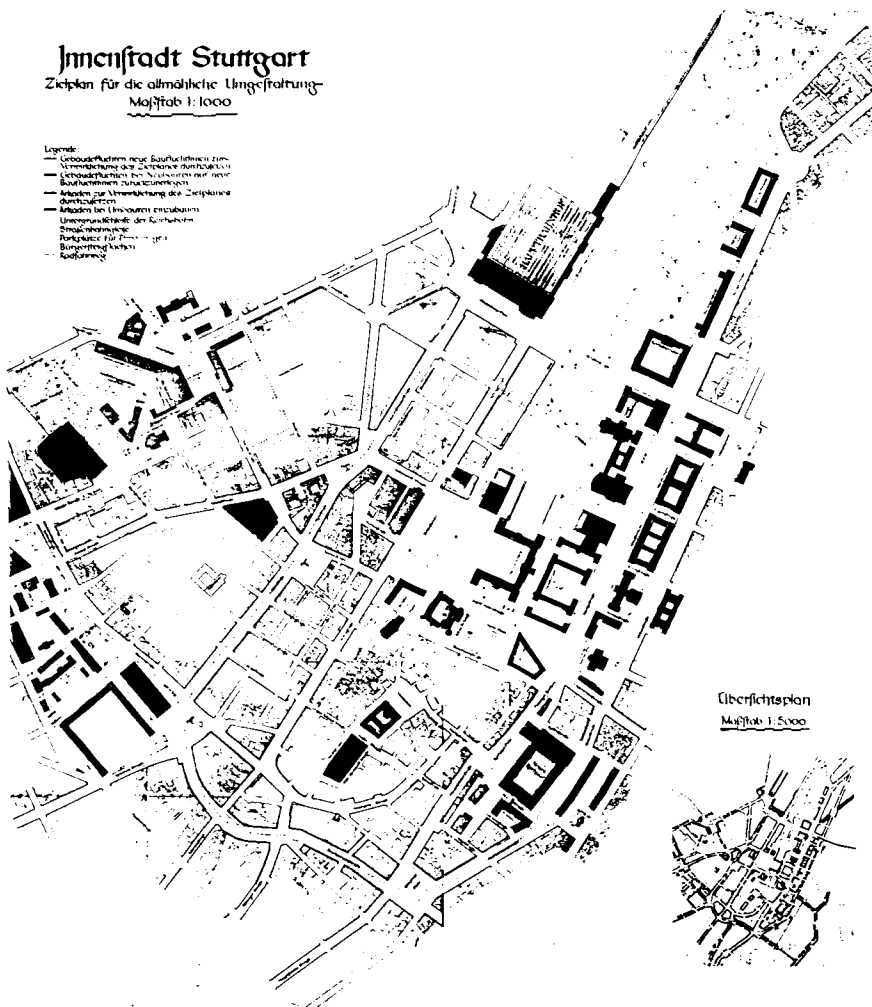
In Ergänzung seiner Verkehrsregelung sah Grund einen Durchbruch zwischen der Stiftstraße und der Danziger Freiheit südlich der Markthalle vor, ferner eine Untertunnelung der Stift- und der Königstraße im Zuge der Lindenstraße.

Der Verkehrsbelastung am Hindenburgplatz beabsichtigte Grund durch eine Untertunnelung der Schillerstraße zu begegnen, die den ge-

Zielplan für die allmähliche Umgestaltung
Maßstab 1:1000

Legende:

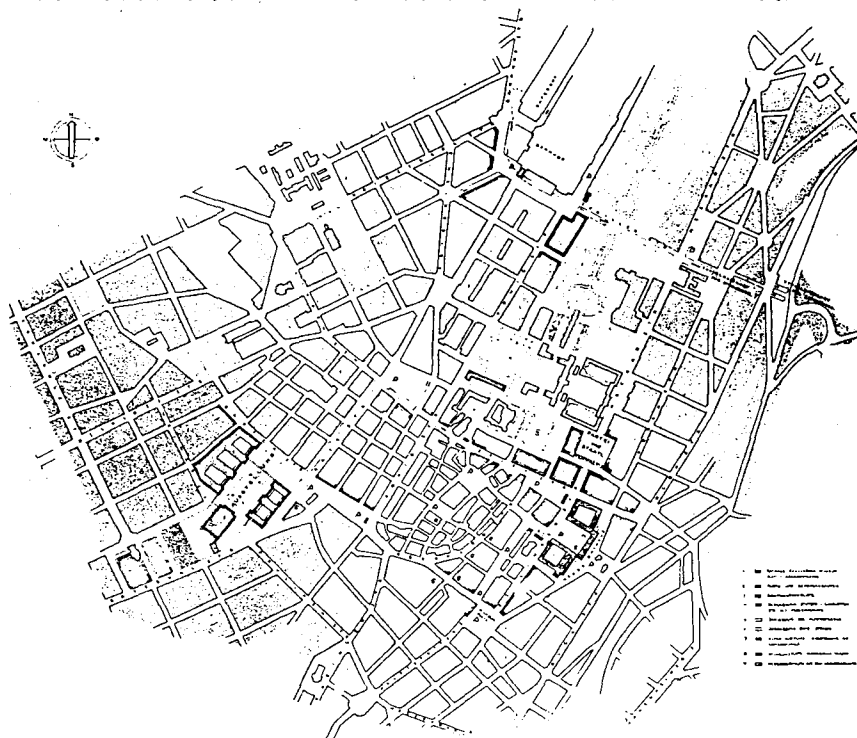
- Gebäudeflüchen neue Bauflächennutzungen zuzurechnen
- Gebäudeflüchen der Nutzungsart auf neue Bauflächennutzungen zuzurechnen
- Anlagen zur Vermarktung der Zielpläne durchzuführen
- Anlagen der Umsorgung einzubauen
- Untergrundkellern der Kaufhäuser
- Straßenbahnlinie
- Parkplätze für Fußgänger
- Bürgersteige
- Fußgänger



Plan von Konstanty Gutschow für die Umgestaltung Stuttgarts, 1936.

samen Auto- und Straßenbahnverkehr aufzunehmen gehabt hätte. Der Bahnhofsvorplatz sollte dem Fußgängerverkehr vorbehalten und die Parkanlage zwischen Dorotheen- und Schillerstraße zum Aufmarschplatz umgestaltet werden.

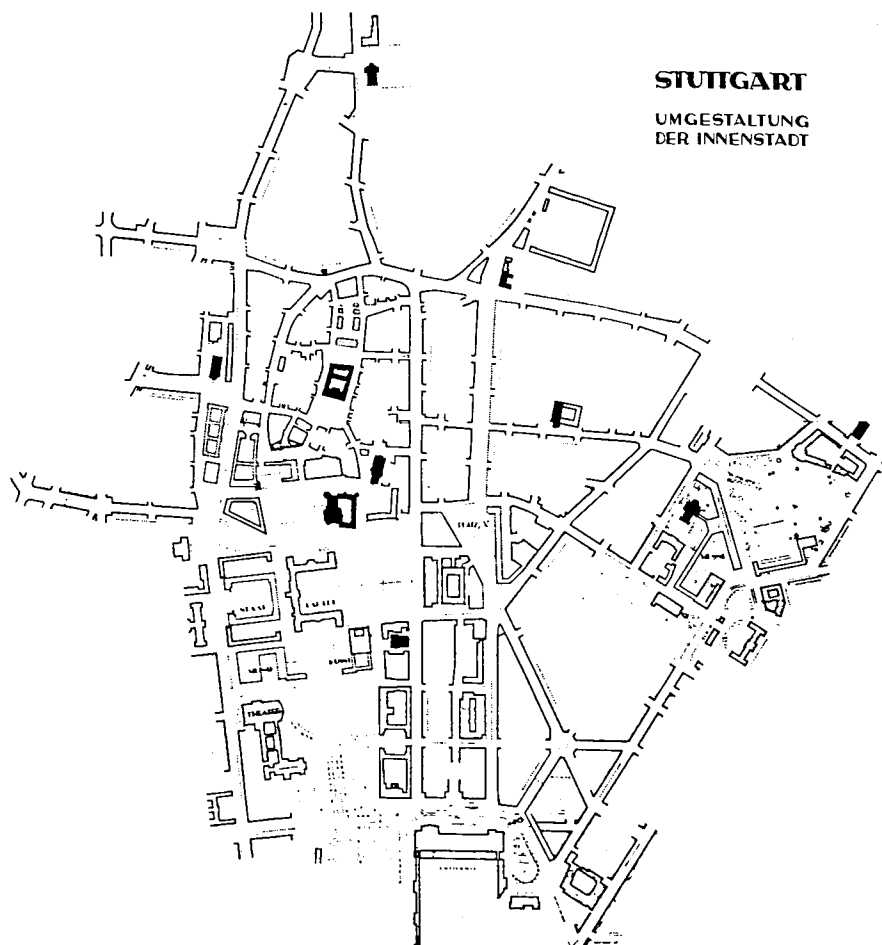
Paul Bonatz schlug zur Entlastung des Längsverkehrs in der Königsstraße und der Verkehrszusammenballung in der Altstadt zwei leistungsfähige Längstangenten an den erweiterten Stadtkern vor (Abbildung Sei-



Plan von Peter Grund für die Umgestaltung Stuttgarts, 1936.

te 90). Im Zuge der Neckar- und Hauptstätter Straße war der Durchbruch der Holzstraße in einer Breite von 30 Metern vorgesehen, um einen monumentalen Durchblick bis zum Wilhelmsplatz zu erhalten. Ein Gegenstück sollte auf der anderen Stadtseite im Zuge der Alleen-, Friedrich- und Calwer Straße entstehen und sich als »Neue Calwer Straße« zwischen Lautenschlager- und Rotebühlstraße neben den Altstadtkern legen.²⁸⁷

Der Durchbruch der Calwer Straße sollte eine repräsentative Sichtachse vom Bahnhofportal bis zum Alten Postplatz ermöglichen, außerdem die Königstraße vom Straßenbahnverkehr, nicht jedoch vom Autoverkehr, entlasten. In ihrer neuen ideologischen Funktion als »Aufmarschstraße« war ihr Ausbau in einer Breite von vierunddreißig Metern geplant, ebenso die beidseitige Anlage von monumentalen Bauten. Der Baublock zwischen Friedrich-, Kanzlei-, Roter und Schloßstraße



Plan von Paul Bonatz für die Umgestaltung Stuttgarts, 1936.

sollte vollständig abgebrochen und statt dessen ein »Autobahn­hof« angelegt werden.

Die wichtigsten Querverbindungen bildeten die Durchbrüche Alter Postplatz–Wilhelmsplatz, Schloßplatz–Adolf-Hitler-Straße–Charlottenstraße sowie die nach Bonatz bedeutendste Querverbindung, die Schillerstraße. Letztere sollte, entsprechend ihrer neu zugedachten Funktion als Prachtstraße für Aufmärsche, in Richtung Eberhardsgruppe auf 33 Meter verbreitert werden, wobei auf die Sinnbilder der Monarchie, die dort stehenden Parkeingangshäuser und die Platanenallee, keine Rück-

sicht zu nehmen war. Der gesamte Fahrverkehr nach beiden Richtungen war auf eine Gesamtbreite von 18 Metern zwischen der Haltestelleninsel und dem Hindenburgbau zusammenzulegen.

Im Zuge der neuen Längstangenten sah Bonatz ebenfalls die Führung eines neuen Straßenbahnsystems vor, das den Hauptfehler der bisherigen Konzeption, die Konzentration allzu vieler Linien auf dem Schloßplatz, vermeiden sollte.

Nach den Projekten eines neuen Rathauses, das als »Forum der Stadt« auf dem Karlsplatz vorgesehen war, einem »Forum des Staates« auf dem Gelände der Akademie und einem »Forum der Partei« im Hof des Neuen Schlosses, war die Erhaltung des Marstalls für Bonatz das wichtigste Anliegen in seinen städtebaulichen Einzelüberlegungen. Anders als für Grund und Gutschow war ein Nahverkehrsnetz in Form einer U-Bahn für Bonatz kein Thema, da er deren Anlage nur bei längeren Strecken für berechtigt hielt. Zu einer ebenso falschen Einschätzung der zukünftigen Verkehrssituation kam er auch bezüglich der Führung des Güterverkehrs durch die Innenstadt, für den er eine unterirdische Straße vorsah, die am Güterbahnhof abtauchend unter der Neuen Calwer Straße verlaufen und dann ebenerdig in die Altstadt einmünden sollte.²⁸⁸

Daß die Vorschläge von Bonatz von vornherein favorisiert waren, zeigt die falsche Beurteilung seiner Umgestaltungspläne durch die Stadtverwaltung.²⁸⁹ Wurde das Gutachten Gutschow aufgrund der Kostenfrage abgelehnt, wurden im Gutachten Grund die mangelhaften Kenntnisse der Stuttgarter Verkehrsverhältnisse kritisiert, die zu einem übermäßigen Abbruch von Gebäuden führen müßten, so bescheinigte man dem Bonatzschen Vorhaben die billigste und schnellste Ausführbarkeit, ohne zu erkennen, daß auch dieser Vorschlag an der Möglichkeit baulicher Umsetzbarkeit weit vorbeiging.

Für wie wichtig die Neugestaltungspläne erachtet wurden, macht deutlich, daß dem »Führer« anlässlich seines Besuchs in Stuttgart am 1. April 1938 sämtliche Modelle der Umgestaltungsprojekte gezeigt worden waren.²⁹⁰ Entsprechend konsequent hätten die Pläne umgesetzt werden sollen.²⁹¹ Um das benötigte Gelände zu erhalten, sahen die Planungsalternativen vor, entweder die sehr ausgedehnten Bahnhofsanlagen zu verlegen oder aber Wohn- und Geschäftsviertel abzubrechen, also Altstadtsanierung zu betreiben.

Da der erste Vorschlag nicht zur Diskussion stand, obwohl es als dankbare Aufgabe angesehen wurde, das Gebiet zwischen Heilbronner und Cannstatter Straße zu sanieren, blieb nur die Möglichkeit des Abbruchs bestehender Bebauung. Dabei wollte man auch den Erfordernissen des modernen Großstadtverkehrs durch den Bau von Hauptver-

kehrsstraßen gerecht werden, denn an den wichtigsten Knotenpunkten der Stadt, dem Schloßplatz, der Danziger Freiheit und dem Bahnhofsvorplatz, bestanden außerordentliche Verkehrsprobleme. Jedes zweite in Stuttgart zugelassene Kraftfahrzeug fuhr täglich diese neuralgischen Punkte an.²⁹²

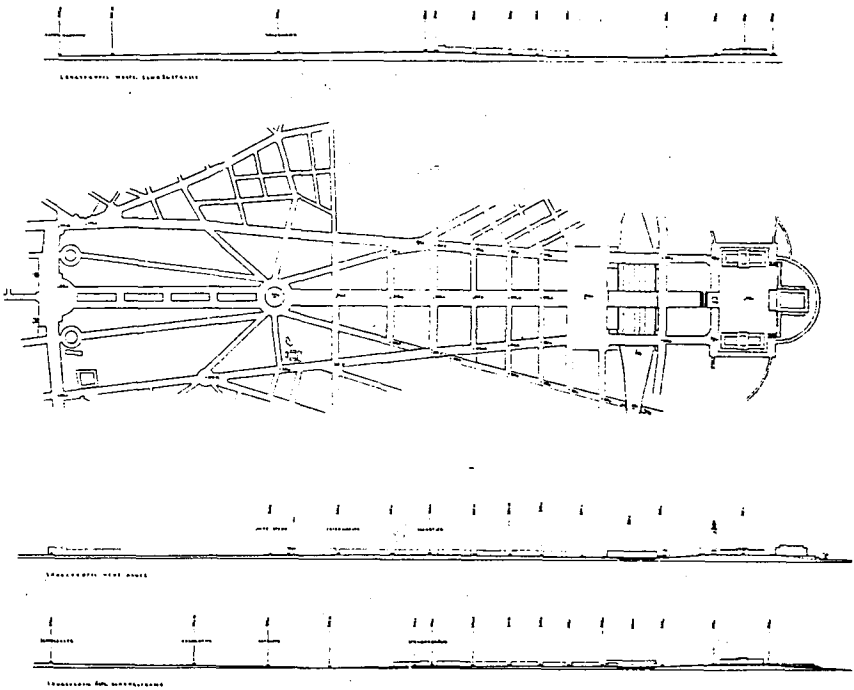
In der Stadtverwaltung herrschte grundsätzlich Einigkeit über die Erfordernisse einer Neuplanung, nicht jedoch über die Mittel und Wege zu deren Umsetzung. Während es keine Diskussion darüber gab, daß der schienengebundene und der motorisierte Verkehr künftig nicht mehr gemeinsam im Straßenniveau belassen, sondern getrennt geführt werden sollten, war die Frage der Bevorzugung dieser Verkehrsmittel umstritten. Ein Konzept sah vor, künftig keine Straßenbahnen mehr innerhalb des Verkehrsrings verkehren zu lassen, sondern innerhalb von diesem den Raum ausschließlich für Fußgänger und Kraftfahrzeuge zu bestimmen. Das von Stroebel vertretene Konzept schlug dagegen vor, die Prioritäten der öffentlichen und privaten Verkehrsträger konträr zu gewichten, nämlich in der Kernstadt keine Kraftfahrzeuge zuzulassen und diesen Bereich allein dem Fußgänger und dem Straßenbahnverkehr vorzubehalten.²⁹³

Bezüglich der östlichen Tangentenführung einer Hauptverkehrsstraße im Zuge der Hauptstätter Straße–Neckarstraße–Tübinger Straße bestand zwischen den städtischen Planern Übereinstimmung, nicht jedoch in der westlichen Talrichtung, wo die alternativ mögliche Verlängerung im Zuge der Lautenschlager-, der Calwer oder der Roten Straße umstritten blieb.²⁹⁴ Im Hinblick auf die erwünschte repräsentative Straßenachse entsprach die Verlängerung der Lautenschlager- in die Rote Straße hinein am ehesten den ideologischen Vorstellungen von der Wirksamkeit großer Massenveranstaltungen und Aufmärsche, doch mußten auch wirtschaftliche Überlegungen eines sich dabei ergebenden großen Wegfalls an Geschäftsfläche berücksichtigt werden.

Da aufgrund künftiger Großveranstaltungen eine weitaus höhere Frequenz der Hauptstraßen prognostiziert wurde, hielt Stroebel noch beträchtlich weitergehende Maßnahmen für notwendig, nämlich, bei Herausnahme der Straßenbahn aus der Königstraße, eine U-Bahn mit der Linienführung Rotebühlplatz–Wilhelmsbau–Schloßplatz–Hauptbahnhof–Stöckach–Mineralbäder–Wasengelände zu bauen. Zur Verbesserung des ungünstig an den Kopfbahnhof angebundenen Vorortverkehrs schlug er vor, die Vorortzüge mittels einer unterirdischen Schleife in die Innenstadt einzuführen.

Unter dem Eindruck der Anfangserfolge des inzwischen ausgebrochenen Krieges wurden die Planungen über die Umgestaltung der Innen-

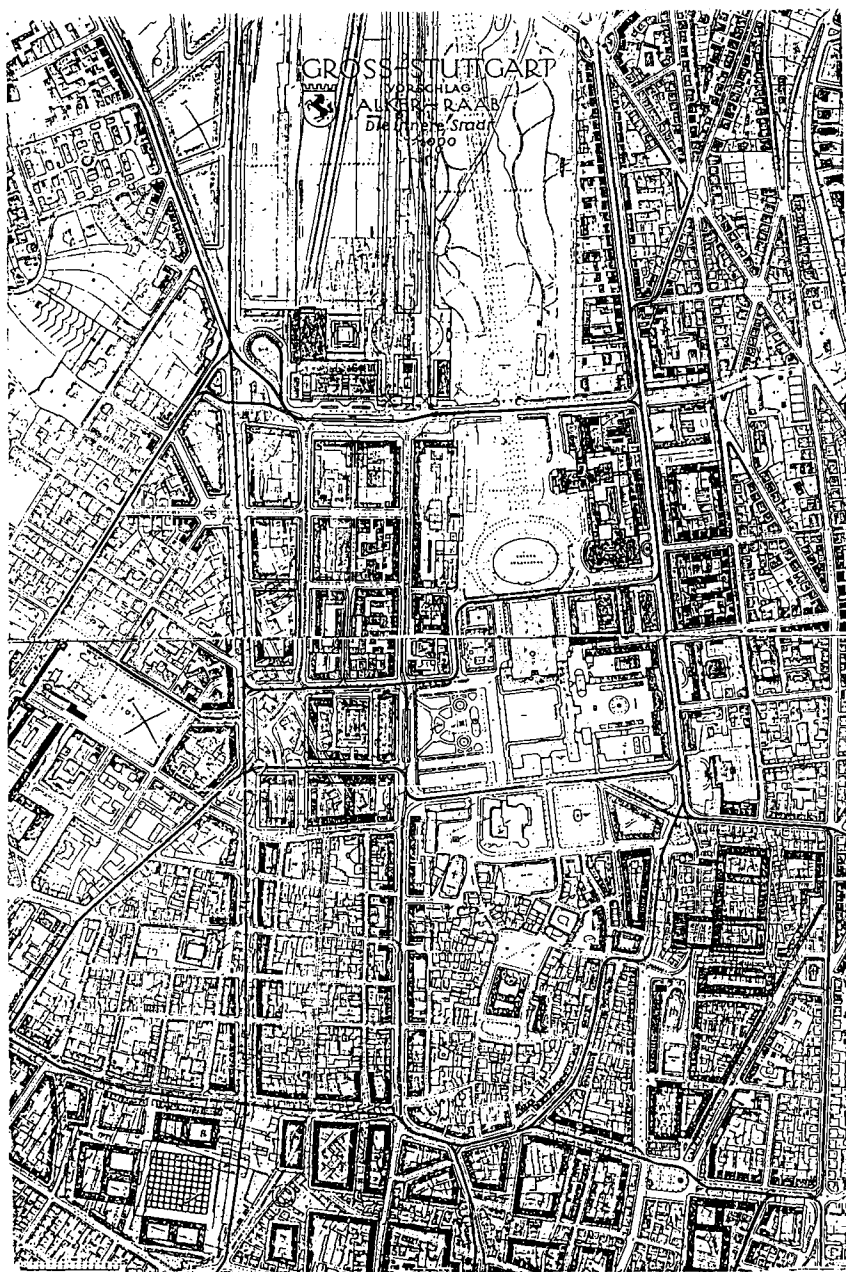
GROSS-STUTTGART
VORSCHLAG
ALKER-RAAB
Profile 1:5000



Plan von Alker und Raab für die Umgestaltung von Groß-Stuttgart zum Neckartal, 1941.

stadt fortgeführt beziehungsweise noch forciert, jedoch deren Durchführung gleichzeitig auf unbestimmte Zeit verschoben.²⁹⁵

Ungeachtet der ohnehin ungeklärten Finanzierungsfrage hatte das Gauamt für Technik in diesem Zusammenhang beschlossen, die Gutachten von Bonatz, Grund und Gutschow nochmals zu überprüfen und weitere Sachverständige hinzuzuziehen, die in einer möglichst umfassenden Beurteilung der Neugestaltungsaufgabe die Verkehrsplanung stärker berücksichtigen sollten. Die Wahl fiel auf die drei Gutachtergemeinschaften Professor Hermann Alker und Professor F. Raab, Mün-



Plan von Alker und Raab für die Umgestaltung der Innenstadt von Groß-Stuttgart, 1941.

chen/Karlsruhe, Regierungsbaumeister H. Rietli und Professor Wilhelm Tiedje, Stuttgart, sowie Professor Carl Pirath und Professor Heinz Wetzel, Stuttgart. Bei allen drei Gutachten sollte die Frage der Bahnstreckenverlegung die zentrale Rolle spielen.²⁹⁶

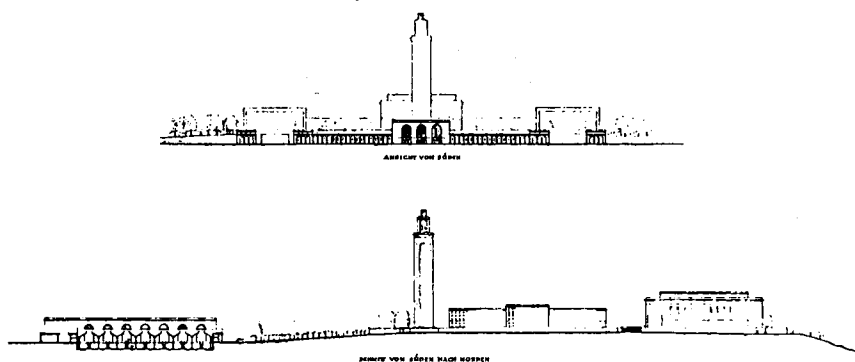
Bei der Beurteilung der Gutachten durch die städtischen Behörden fand vor allem der spektakuläre Vorschlag von Alker und Raab Beachtung, jedoch wurde der Plan insgesamt als so aufwendig bezeichnet, daß er auf längere Sicht nicht zur Verwirklichung hätte anstehen können²⁹⁷ (Abbildungen Seite 93 und 94).

Alker hatte die Bahnstreckenverlegung nach dem Ersten Weltkrieg als Fehler bezeichnet, denn man habe dadurch große Flächen an Baugelände der Stadterweiterung entzogen und es unmöglich gemacht, die notwendigen Verkehrsverbindungen herzustellen. Damit sei eine Erweiterung der Innenstadt, die seiner Meinung nach bis zum Rosensteinpark reichen müßte, verhindert worden.

Von drei Standortvarianten seiner Bahnstreckenverlegungsvorschläge sahen zwei den künftigen Bahnhof an der Wilhelma beziehungsweise auf dem Cannstatter Wasen vor. Der dritte Vorschlag, der von Alker favorisiert wurde, platzierte den Bahnhof in den Rosensteinpark. Durch die verlockende Aussicht auf nahezu unberührtes Gelände bot sich hier in geradezu idealer Weise der Bau einer axialen Prachtstraße in Verlängerung der Königstraße bis zum neu geplanten Bahnhofsgelände an.

Spiegelbildlich zur Hauptachse sollte in Fortsetzung der Neckarstraße eine Diagonalverbindung zum Bahnhof geschaffen werden, ebenso eine zweite vom Reichsbahndirektionsgebäude aus. Diese sollte die Verbindung zur Rotebühlstraße aufnehmen, die ihrerseits die Ausfallstraße zur Reichsautobahn darstellte. Zusammen mit der neuen Bahnstrecke und ihren beiden begleitenden Diagonalen hätten die Ludwigsburger und die Cannstatter Straße auf einem Rundplatz zum Schnitt gebracht werden sollen. Der Bahnhofsturm sollte abgebrochen und durch einen anderen, zwischen dem neuen Durchgangsbahnhof und dem Gauforum zu errichtenden, über hundert Meter hohen Turm ersetzt werden. Die alte Bedeutung des Turmes als weithin sichtbare Begrenzung der Königstraße und Eingangstor zur Stadt wäre in ein neues Herrschaftszeichen umgedeutet worden, das nun innerhalb einer Forumanlage den alleinigen Machtanspruch der Partei symbolisieren und in dieser Funktion die Bahnhofseingangshalle mit ihren drei Rundbögen bekronen sollte (Abbildungen Seite 96 bis 98).

Alker berief sich bei seinem Vorschlag für eine Forumanlage direkt auf die städtebaulichen Planungsvorstellungen Hitlers, denn zur Mindestausstattung einer Gauhauptstadt wie Stuttgart gehörte dieser Aus-



Ansicht Alker/Raab von Gauforum und Bahnhofgebäude auf dem Rosenstein, 1941.

druck eines pseudoreligiösen Staatskultes, der den gewaltsamen Versuch darstellte, die Akropolisanlage mit zweitausendjähriger Verspätung nach Mitteleuropa zu übertragen.²⁹⁸ Neben einer breiten Aufmarschstraße, einer großen Versammlungshalle und einem Appellplatz bildeten Verwaltungsböcke und ein Turm die Elemente dieser Lösung.

Für Tiedje und Rietli ergaben sich alle städtebaulichen Fragen der Stadt zwingenderweise aus dem Fehlen von Hauptverkehrsstraßen und der ungünstigen Lage des Bahnhofs, da dieser, weil er sich wie eine Sperrmauer in die Innenstadt hineinschiebe und mit seinen ausgedehnten Gleisanlagen den Boden der unteren Talsenke beanspruche, die Entwicklungsmöglichkeiten des eingeeengten Stadtkerns zum Neckartal vereitle.²⁹⁹

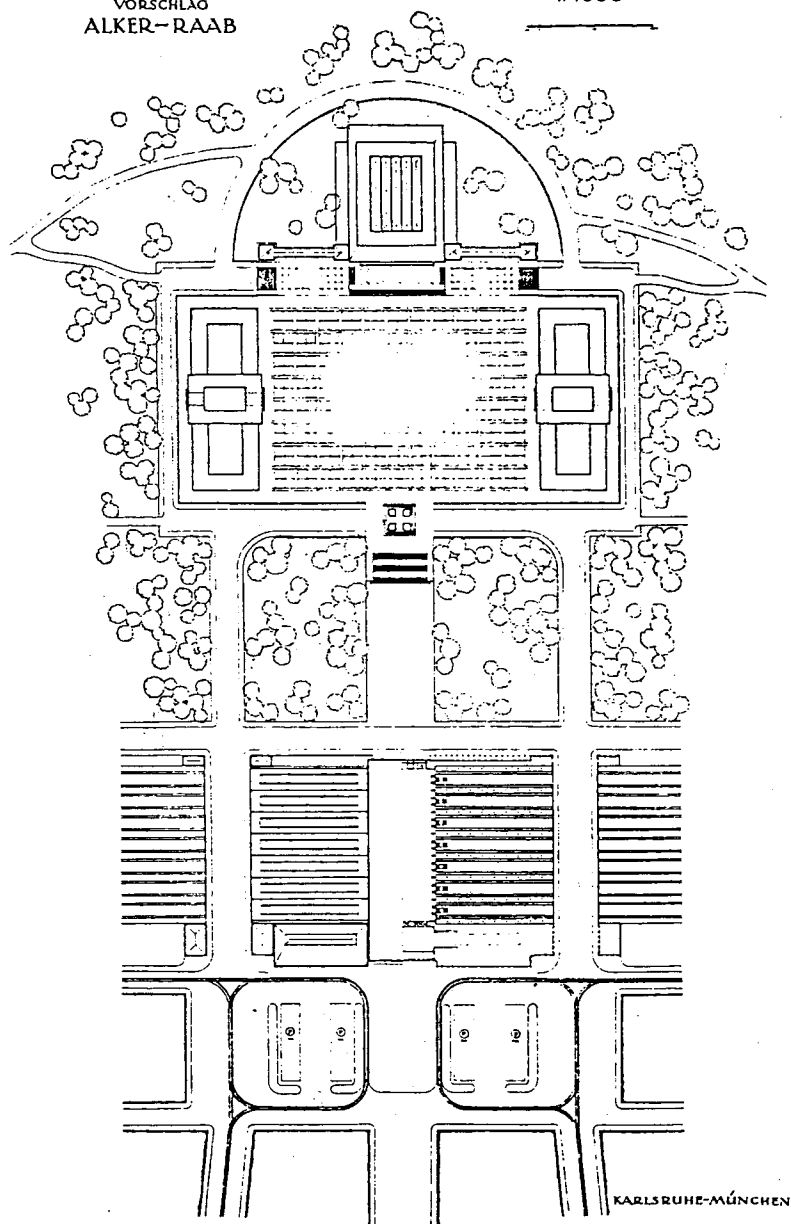
Daß Tiedje/Rietli trotzdem für eine Beibehaltung des Bahnhofs an alter Stelle eintraten, hatte seinen Grund darin, daß die Frage der Verlegung außerhalb des Kompetenzbereiches der Stadt lag und andere Projekte, wie der Bau eines Gauforums am Bollwerk und die großen Straßendurchbrüche, unabhängig von einer langwierigen Bahnhofsverlegung durchgeführt werden sollte (Abbildung Seite 99).

Als Standorte einer etwaigen Verlegung waren der Rosensteinpark, das Schmidener Feld und das Cannstatter Bahnhofsgelände vorgesehen, wobei letzteres zur Ausführung vorgeschlagen wurde. Für diesen Fall hätte der Rosensteinpark dem wichtigsten Bauwerk des Gau, dem Gauforum, vorbehalten bleiben sollen. Der gesamte Vorortverkehr wäre durch eine in die Innenstadt führende U-Bahn-Schleife entlastet worden,

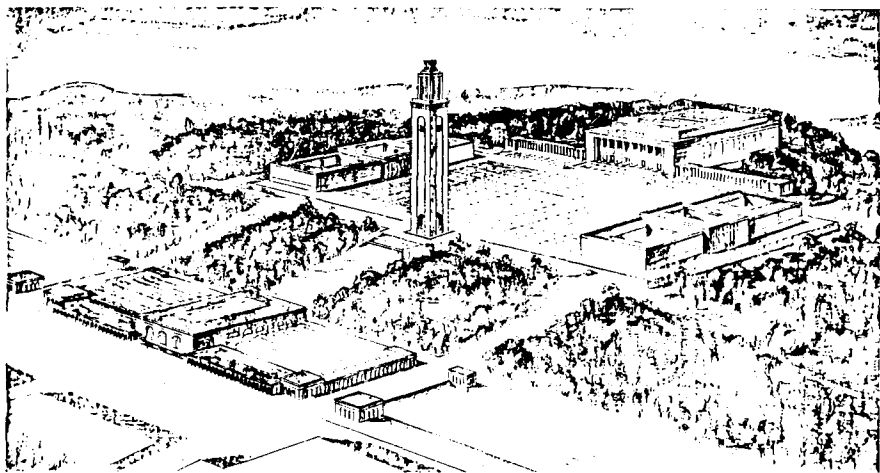
GROSS-STUTTGART

VORSCHLAG
ALKER-RAAB

GAUHAUS UND BAHNHOFSEMPFANGSGEBÄUDE
1:1000



Grundriß Alker/Raab von den Neuanlagen auf dem Rosenstein, 1941.

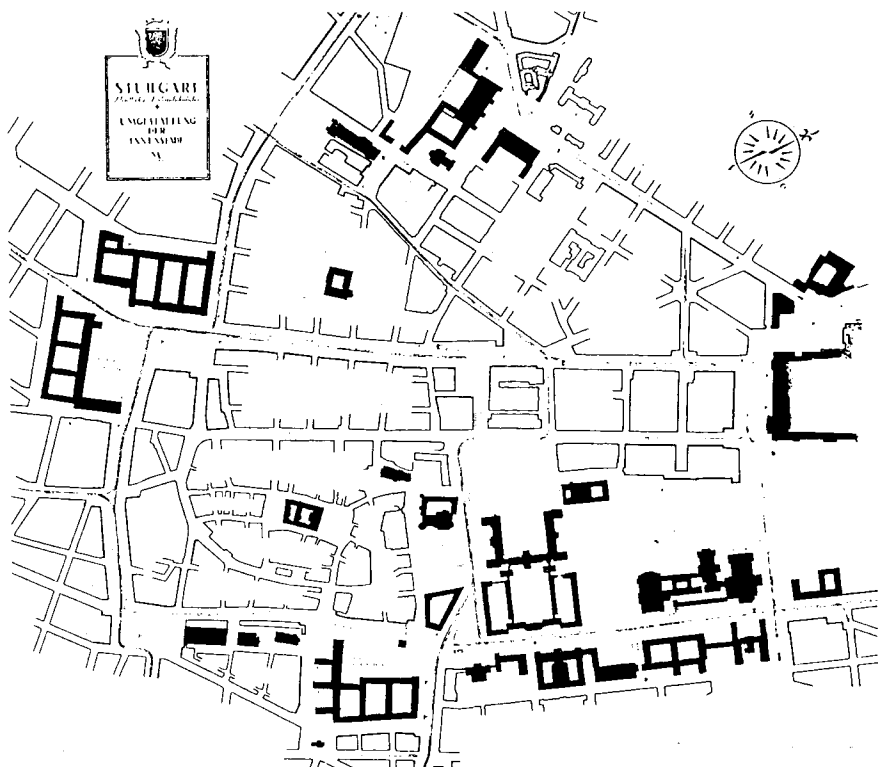


Ansicht Alker/Raab von Gauforum und Bahnhofsgebäude auf dem Rosenstein, 1941.

die entlang der Kriegsberg- und Gartenstraße über die Rotebühlstraße, den Eberhardsring, den Karlsplatz und den Schloßplatz zurück zum Bahnhof führen sollte.

Als einzige Gutachter schlugen Tiedje/Rietli ein zusätzliches System einer größtenteils unterirdisch geführten doppelgleisigen Schnellbahn von Cannstatt über Stuttgart nach Vaihingen vor.³⁰⁰ Diese sollte mittels einer weiteren Wagenburgtunnelröhre entlang der Neckar- und der Hauptstätter Straße über den Wilhelmsplatz zur Böblinger Straße führen, und ab dem Südheimer Platz nach Vaihingen oberirdisch weitergeführt werden. Am Waisenhaus sollten sich U-Schleife und Schnellbahn berühren. Als letztes System im Verbund dieser Verkehrslinien wurde eine Schnellbahn nach Degerloch vorgesehen. In diesem Zusammenhang wurde erstmals auch die Forderung nach einem Tarifverbund für alle Verkehrsmittel laut.

In der Führung der beiden Längstangenten orientierten sich Tiedje/Rietli an den Gutachten aus dem Jahr 1936. Beim Durchbruch Alter Postplatz/Lautenschlagerstraße, der mit 50 Metern Breite geplant wurde, sollte die westliche Flucht der Roten Straße belassen, die östliche dagegen neu gestaltet werden, so daß eine Blockbildung zwischen der Roten und der Calwer Straße möglich gewesen wäre. Die Obere Friedrichstraße zwischen Friedrichsbau und Kanzleistraße wurde zugunsten einer Sichtachse zum Bahnhof aufgehoben und die Lautenschlagerstraße durch Arkaden erweitert. Das Gauforum beim Bollwerk sollte damit Bezug zum Bahnhof aufnehmen.



Plan von Tiedje und Rietli für die Umgestaltung Stuttgarts, 1941.

Nach Fertigstellung des Straßenringes war beabsichtigt, die Straßenbahnen aus der Innenstadt, das heißt aus der König-, Eberhard-, Tor-, unteren Rotenbühl- und Poststraße zu entfernen. Eine Sperrung des Schloßplatzes für den Straßenbahnverkehr erschien undurchführbar und hätte, da die einzig tragfähige Querverbindung in der Stadtmitte über diesen Platz lief, eine erhebliche Belastung des Bahnhofsvorplatzes zur Folge gehabt. Gleichzeitig sollte die Parkplatznot behoben und Raum für etwa 2000 Parkplätze in der Innenstadt geschaffen werden.³⁰¹ Die Steigung der Heilbronner Straße wurde dabei als eine ausgezeichnete Möglichkeit für die Anlage großer Garagen auf dem Güterbahnhofsgelände angesehen. Mit Rücksicht auf die zu erhaltende Sicht von der Heilbronner Straße in den Talkessel der Stadt sollte das Niveau dieser Straße jedoch nicht überschritten werden.

Einer besseren Verbindung zur Heilbronner und zur Lautenschlagerstraße sowie einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf einem ver-

größerten Bahnhofsvorplatz sollte die »Zurückverlegung« der Front des Hindenburgbaues um zehn Meter zugute kommen.³⁰²

Ähnlich wie Alker/Raab planten Tiedje/Rietli, das Bahnhofsgelände durch eine die Königstraße fortsetzende Achse zum Rosenstein hin zu erschließen. Diese Maßnahme hätte ebenfalls den Abbruch des Bonatzschen Empfangsgebäudes nach sich gezogen. Lediglich der Bahnhofsturm sollte als charaktervolles Wahrzeichen erhalten bleiben, wobei die Straßenachse den Blick des Betrachters auf den Zielpunkt Gauforum hin gezwungen hätte.³⁰³ Das Ende der Achse sowie der Beginn der repräsentativen Räume sollte etwa 500 Meter vor dem Forum durch einen Torbau hinter einem als Verkehrsverteiler geplanten Platz von 180 Metern Durchmesser zum Ausdruck kommen. Anschließend hätte ein Längsplatz zum Park mit dem Sitz des Gauleiters übergeleitet, der die Folge der Straßenräume abgeschlossen und gleichzeitig das Cannstatter Becken beherrscht hätte. In Verbindung mit einem Aufmarschplatz und einer Volkshalle eignete sich dieses großräumige Gelände vor allem zur Errichtung des Gauforums als Sitz des Reichsstatthalters, was im Kern der Stadt nicht möglich gewesen wäre.

Tiedje/Rietli ließen letztendlich die Neugestaltungsvorschläge ihres Gutachtens als alternativ realisierbar und gleichberechtigt offen, so völlig verschieden die städtebaulichen Folgen für die gewachsenen Strukturen der Stadt auch gewesen wären. Abhängig schien die Wahl lediglich von der Frage, ob der Bahnhof verlegt werde oder nicht.

Das Gutachten von Pirath und Wetzel war das bei weitem ausführlichste unter allen ausgearbeiteten Umgestaltungsvorschlägen und zeichnete sich besonders durch den verkehrsplanerischen Teil von Carl Pirath aus.³⁰⁴

Er legte schlüssig dar, daß die Trichterwirkung der Kopfbahnhofsanlage sich immer stärker zu einem städtebaulichen Keil herausgebildet habe, der die städtebauliche Neuplanung Stuttgarts erschwere. Die sich dabei allmählich vollzogene Verlagerung der Wohn- und Arbeitsbereiche nach Norden hätte die City-Bildung begünstigt. Dies wurde nicht nur durch den hohen Überhang der Beschäftigtenzahl, die doppelt so hoch war wie die der Wohnbevölkerung, sondern auch durch den Rückgang der Innenstadtbewohner von 38 000 im Jahr 1920 auf 35 600 im Jahr 1939 bestätigt.³⁰⁵ Pirath verlangte daher den Ausbau der Talkesselstadt in Richtung Norden, um mit den Ausdehnungsmöglichkeiten der Stadt zugleich die Bahnhofsverlegung zu verknüpfen. Er betonte dabei, ganz Straßenverkehrsplaner, daß im Gegensatz zum öffentlichen Nahverkehr der Individualverkehr besonders geeignet sei, eine günstige und gleichmäßige Erschließung Stuttgarts zu gewährleisten. Aus wirtschaftlichen

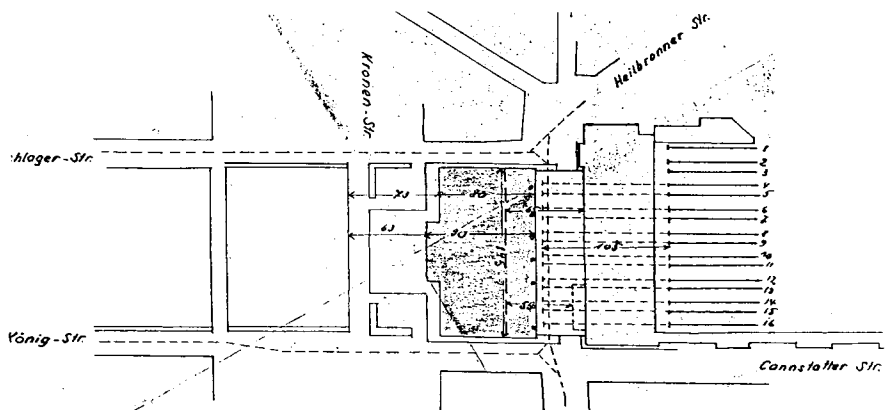
Gründen komme er jedoch, und diese Prognose sollte in der Nachkriegszeit sehr schnell überholt sein, für den Massenberufsverkehr nicht in Frage.

Für den Verkehr am Hauptbahnhof ergab sich ein besonderer Bedarf, da durch die dortigen Umsteigebeziehungen und Verkehrsanschlüsse besonders vielfältige Verteilerfunktionen auftraten. Von hier aus breiteten sich, mit dem Schwerpunkt am Schloßplatz und auf der Verbindung nach Cannstatt, die Verkehrsströme der Straßenbahn durch ihr dichtes Netz flächenartig über den ganzen Stadtraum aus, so daß die hier aufgetretene Ballung einer Auflockerung bedurfte.

Die Bedeutung der öffentlichen Verkehrsmittel für die Verkehrsplanung von Stuttgart wurde erst erkennbar, als sie zu der Fahrzeugbelastung der Straßen in Beziehung gesetzt wurde. So trafen täglich mehr als 100 000 Reisende auf dem mit Fahrzeugen außergewöhnlich stark belasteten Bahnhofsvorplatz zusammen und schufen das vordringlichste Verkehrsproblem der Stadt.³⁰⁶ Pirath forderte deshalb, daß zuerst das Längsstraßennetz auf der Westseite ausgebaut werden müsse, bevor ein Gesamtsystem von Längs- und Querstraßen die Innenstadt vom Verkehr entlaste. Wie die anderen Gutachter schlug auch Pirath zu den Längsverbindungen Neckarstraße–Hauptstätter Straße, Königstraße und Lautenschlagerstraße–Alter Postplatz die ergänzenden Querverbindungen Schillerstraße, Planie und Obere Königstraße–Alter Postplatz/Wilhelmsplatz vor.

Unter den als Verkehrsknoten erster Ordnung eingestuften Bereichen Hindenburgplatz, Danziger Freiheit, König-Karls-Brücke und Pragwirts- haus stand für Pirath der Bahnhofsvorplatz an erster Stelle der Dringlichkeitsstufe.³⁰⁷ Eine Verlegung des Bahnhofs wäre nach Pirath hier für die Behebung der Verkehrsprobleme viel zu spät gekommen, so daß, unabhängig von einer Bahnhofsverlegung, die Auflockerung des Verkehrsknotens Hindenburgplatz sofort nach Beendigung des Krieges hätte durchgeführt werden sollen. Ziel war es, jede niveaugleiche Kreuzung der Fußgängerströme mit dem Kraftfahrzeugverkehr zu verhindern, und dafür entweder eine Unter- beziehungsweise Überführung für Fußgänger oder einen Tunnel für Autos zu bauen.

Neben der Ideallösung einer Bahnhofsverlegung wurde als Variante eine Verlegung des Empfangsgebäudes um zirka 100 Meter in den Raum zwischen Hindenburgplatz und Kronenstraße vorgeschlagen (Abbildung Seite 102). Durch die Aufweitung des Hindenburgplatzes und den Bau eines vierspurigen Autotunnels im Zuge der Schillerstraße sollten Straßenbahn- und Kraftfahrzeug-Verkehr beziehungsweise Bahnhofs- und Durchgangsverkehr voneinander getrennt werden. Bei dieser Lösung



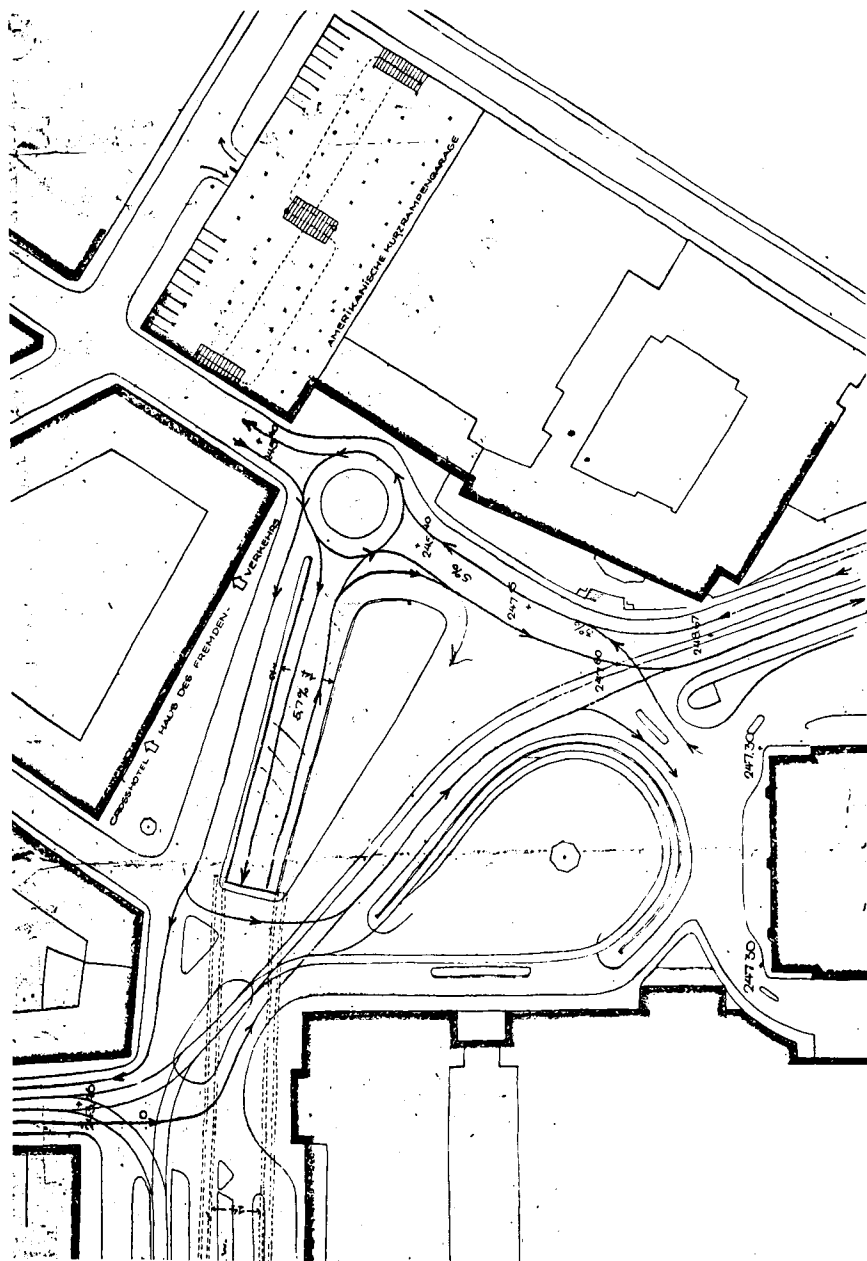
Plan von Pirath und Wetzel zur Verlegung des Bahnhofsempfangsgebäudes, 1941.

waren jedoch die Überleitungen des Tunnels in die Kriegsberg- und die Heilbronner Straße problematisch. Ferner kam erschwerend hinzu, daß die projektierte Untergrundbahnschleife mit dieser Lösung kollidierte (Abbildung rechts).

Den Bahnanlagen wies Pirath durch das Hereinführen der Gleise in das Stadtzentrum eine besondere Bedeutung für die Dezentralisierung der Stuttgarter Industrie zu, während er die einengende Lage des Bahnhofes als negativ für die Stadtentwicklung betrachtete und deshalb die Verlegung der Bahnanlagen forderte. Er begründete diese Maßnahme mit der Notwendigkeit der Steigerung des Vorortverkehrs, für den eine völlig neue Lösung durch Ersatz des bisherigen Kopfbahnhofs in Form eines Durchgangsbahnhofs notwendig gewesen wäre, so daß die Vorortbahnsteige ganz dem Fernverkehr zur Verfügung gestanden wären. Diese Vorortbahn sollte, wie bei den anderen Gutachten auch, als U-Bahn in einer eingleisigen Schleife durch die Innenstadt geführt werden. Stationen waren am Hauptbahnhof, am Schloßplatz, am Wilhelmsbau und in der Hauptstätter Straße vorgesehen.

Durch das erhoffte siegreiche Kriegsende erachtete es Pirath bereits 1941 für notwendig, die Umgestaltung der Bahnhofsanlagen neu zu planen. Nun sollte nur noch die Möglichkeit der Bahnhofsverlegung an den Südrand des Rosensteinparks oder nach Cannstatt in Betracht kommen.

Bei erstgenanntem Standort wurde das Empfangsgebäude am Ende einer Straßenachse geplant, die vom bestehenden Bahnhofsvorplatz ausgehen sollte und Seitenverbindungen nach Cannstatt und zur Heilbronner Straße erhielt. Zur Bedienung von Großveranstaltungen auf dem



Plan von Pirath und Wetzell zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes, 1941.

Wasen wurde ein besonderer Wasenbahnhof vorgesehen. Ebenso wurde die Verbindung mit der Innenstadt durch eine Vorortlinie gewährleistet. Der Rosensteinpark wäre zu rund einem Fünftel seiner Größe beansprucht und nach Süden durch die Bahnanlagen von der Stadt getrennt worden. Der Standort des Bahnhofs auf dem Cannstatter Wasengelände wurde demgegenüber als städtebaulich ungünstiger beurteilt.

Der Nachteil beider Standorte – die große Entfernung zur Stadt – war jedoch so groß, daß eine Verlegung des Bahnhofs nur in Frage kommen sollte, wenn eisenbahntechnische Gründe oder eine Verkehrssteigerung diese erforderlich machten. Dieser standen auch die hohen Baukosten entgegen, die bei einem Ausbau des Hauptbahnhofs an der Schillerstraße rund 56 Millionen Reichsmark, für den Neubau am Rosenstein rund 191 Millionen Reichsmark und für den Bahnhof Cannstatt rund 201 Millionen Reichsmark betrugen. Für die Herstellung der Untergrundbahnschleife wurden zusätzlich noch sechs Millionen Reichsmark veranschlagt.

In seinen Schlußfolgerungen maß Pirath der Motorisierung des Straßenverkehrs, einer bewußt verfolgten Dezentralisierung der Industrie sowie der Neuanlage von Siedlungen allergrößte Bedeutung zur Ausweitung des Stadtkerns bei. Dabei war neben der Neuanlage eines Straßennetzes der Bau einer U-Bahn und des Wagenburgtunnels notwendig. Erst an zweiter Stelle sollte dann die Verlegung des Hauptbahnhofs stehen und dabei bewußt auf die bisherige Nähe zum Stadtkern verzichtet werden.

Während der Verkehrswissenschaftler Carl Pirath im Vergleich zu den anderen Gutachtern die verkehrsplanerischen Notwendigkeiten noch am realistischsten einschätzte, verstand es sein Mitarbeiter in städtebaulichen Fragen, Heinz Wetzel, nicht, sich von dem Duktus seiner überkommenen Städtebaulehre zu lösen, die in der organisch gewachsenen Stadt des Mittelalters das Vorbild einer durch die Dominanten Schloß, Stiftskirche, Leonhardskirche und Hospitalkirche aufeinander abgestimmten und gegliederten Stadt erblickte.³⁰⁸

In schwülstigen Worten erläuterte Wetzel, daß man sich nicht mit der Dimensionierung und Zuordnung der Dominanten begnügen dürfe, sondern daß das »Gesamtstadtgefüge« wieder in die Ordnung einer organischen Einheit zu zwingen sei. Dafür schlug Wetzel den Bau eines übergeordneten Raum- und Straßengerüsts vor.

Den Kernstrang dieses Gerüsts sollte die Lautenschlager- mit der erweiterten Calwer Straße bilden, an deren Ende die Visierbrücke Alter Postplatz/Bollwerk »einzuspannen« wären. Dort sollten in Form einer Forumanlage die einheitlichen und repräsentativen Neubauten der Partei und des Staates als beherrschende »Massendominanten« angelegt wer-

den. Als zweite Dominante sollte in Opposition dazu der Bahnhofsvorplatz als »Empfangsplatz für den motorisierten Verkehr« von einem Großhotel beherrscht werden. In der Neuordnung sollten diese beiden Dominanten die Stadt in einem »einheitlichen Massenakkord« vereinigen.

Da jedoch Handlungsbedarf bestand, um die dringenden Verkehrsprobleme möglichst kurzfristig verwirklichen zu können, hatten die verantwortlichen städtischen Planer Stroebel und Schwarz eigene Neugestaltungspläne erarbeitet, die, im Gegensatz zu den weitaus aufwendigeren Planungen ihrer unabhängigen Fachkollegen, durchaus sinnvolle und sich im Bereich des finanziell Möglichen bewegend Alternativen darstellten.³⁰⁹ Zur Lösung des Vorortverkehrs sahen sie lediglich die Führung einer U-Bahn-Schleife in die Innenstadt vor. In der Frage einer Verkehrsberuhigung des Hindenburgplatzes beabsichtigten sie erst nach dem Krieg Maßnahmen zur Verbesserung der Verhältnisse vorzunehmen, um durch eine Unterführung die Entlastung vom Durchgangsverkehr zu erreichen.

Ungeachtet der Planungen ihrer eigenen Behörden hielt die Verwaltungsspitze im Stuttgarter Rathaus an den spektakulären Projekten der zum Teil auswärtigen und mit den schwierigen topographischen Verhältnissen Stuttgarts wenig vertrauten Gutachter fest.³¹⁰ Während Alker und Raab von der unabdingbaren Verlegung des Hauptbahnhofs an den Südrand des Rosensteinparks ausgingen, wobei die städtebauliche Dominante eines Gauforums als eine komplexe staatliche Planungsaufgabe begriffen wurde,³¹¹ beabsichtigten die anderen Gutachter die vordringlicheren Aufgaben der Verkehrsplanung und des Städtebaus zuerst zu lösen und dabei die Frage der Verlegung des Hauptbahnhofs weitgehend der kommenden Entwicklung zu überlassen.

Als Kenner der Stuttgarter Verhältnisse wurde Paul Bonatz von der Stadtverwaltung als Obergutachter zur Beurteilung der drei vorliegenden Verkehrsgutachten bestellt, was letztendlich vorentscheidende Bedeutung hatte, denn Bonatz war natürlich keinesfalls der Ansicht, daß die Verlegung des Hauptbahnhofs einer übergeordneten städtebaulichen Planung notwendigerweise vorangestellt werden mußte.³¹² Er machte sich die ihm zugefallene Gelegenheit zunutze und legte am 31. Juli 1941 ein Gutachten vor, das denn auch mit Kritik an den verschiedenartigen und monströsen Plänen seiner Fachkollegen nicht zurückhielt.³¹³

Im Vordergrund seiner Betrachtungen stand verständlicherweise sein Interesse an der Erhaltung des Hauptbahnhofs in der bestehenden Form. Für dieses Ziel machte sich Bonatz die plausiblen Argumente von Pirath

zu eigen, der für Stuttgart keine Aussicht sah, in die Reihe der sogenannten »Führerstädte« Berlin, München, Hamburg und Nürnberg aufgenommen zu werden. Da zuerst die Bahnanlagen dieser Städte umgestaltet werden sollten, war aufgrund der dort gebundenen Finanzmittel vor Ablauf von mindestens 20 Jahren mit einem neuen Bahnhof am Rosenstein oder auf dem Cannstatter Wasen nicht zu rechnen.

Den Vorschlag von Alker/Raab, den Bahnhof auf dem Rosenstein zu errichten, beurteilte Bonatz als nicht ausführbar, weil die Zusammenfassung von Bahnhof und Gauforum finanziell zu aufwendig erschien und beide Vorhaben in der Repräsentationswirkung miteinander kollidierten. Die große Entfernung von 2500 Metern zur Kernstadt wurde dabei als weiterer Hinderungsgrund angesehen.³¹⁴ Als problematisch wurde auch die Führung der hochliegenden Gleisanlage nach Cannstatt mit einer Breite von 50 Metern beurteilt, denn diese sollte neun Meter über der Cannstatter Straße beziehungsweise 16 Meter über dem Wasengelände liegen und sich wie eine Sperrmauer vor den Talausgang Stuttgarts schieben. Der von Pirath/Wetzel auf dem Cannstatter Wasen geplante Bahnhof stellte für Bonatz ebenfalls einen schwerwiegenden Eingriff dar.³¹⁵

Unstrittig war dagegen das Projekt der erstmals von Karl Schaechterle aufgegriffenen Führung des Vorortverkehrs Ludwigsburg–Stuttgart–Esslingen als durchgehende U-Bahn-Schleife um die Innenstadt, das alle Gutachter aufgegriffen und weiter ausgearbeitet hatten. Dabei waren lediglich die Meinungen darüber geteilt, ob die Einschleifung auf der West- oder auf der Ostseite des Bahnhofs vorzunehmen wäre. Um eine Durchstoßung der tiefliegenden Fundamente des Hindenburg- und des Zeppelinbaues zu vermeiden, schlugen Bonatz und Pirath die Ostlage vor. Eine Unterführung unter den Bahnsteigen in Höhe des Bahnhofsturmes sollte zur Minderung des Kraftfahrzeug-Querverkehrs auf dem Hindenburgplatz beitragen. Der Schwerverkehr vom zukünftigen Wagengürtel aus sollte über die Neckarstraße abgeleitet werden.

Im Zuge des Ringes Lautenschlagerstraße – Alter Postplatz – Wilhelmplatz – Hauptstätter Straße – Neckarstraße – Schillerstraße – Hindenburgplatz stellte die Einfahrt von der Heilbronner in die Lautenschlagerstraße einen besonders neuralgischen Punkt dar. Der Entwurf von Alker/Raab, der hier zur Verkehrsentlastung den weitestgehenden Änderungsvorschlag einer 36 Meter breiten Straße von der Reichsbahndirektion über die Rote Straße zum Alten Postplatz vorsah, nahm so gewaltige Eingriffe in Kauf, daß diese Lösung – so jedenfalls beurteilte es Bonatz – von vornherein ausscheiden mußte. Die Straße erschien Bonatz außerdem zu weit nach Westen gerückt.

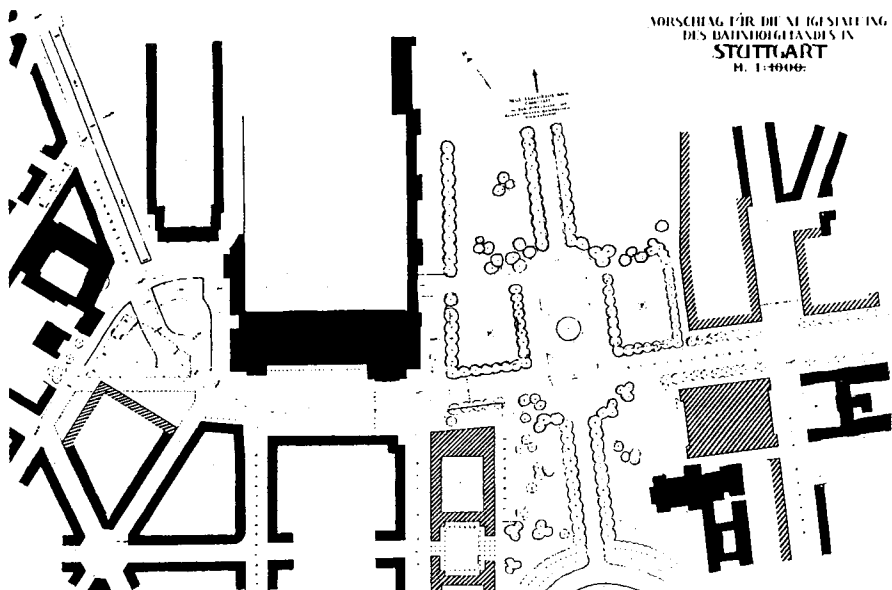
Während der Entwurf von Tiedje/Rietli die Westflucht der Roten Straße in Fortführung der Lautenschlagerstraße aufnahm, beabsichtigten Pirath/Wetzel, den ganzen Baublock zwischen Calwer und Roter Straße auszuräumen und einen für Stuttgarter Verhältnisse übermäßig breiten Verkehrsraum von 82 bis 102 Meter Breite zu schaffen.³¹⁶ Bonatz lehnte diesen Vorschlag aufgrund des damit verbundenen großen Verlustes an Geschäftsfläche ab und schlug den Plan des Stadtplanungsamtes zur Ausführung vor, der zwischen Calwer und Durchbruchstraße eine Bauzeile von 30 Metern Tiefe vorsah und für den Durchbruch selbst eine Breite von 43 Metern als ausreichend vorgab. Dadurch sollte der Maßstab gegenüber der Lautenschlager- und der Rotebühlstraße nicht zu sehr gesteigert werden, denn für Bonatz bildete die Lautenschlagerstraße die gegebene, vom Bahnhof ausgehende und repräsentativ auszubauende Straßenachse zum Alten Postplatz, die durch »Zurücksetzung« der Baufluchten und Arkaden monumental erweitert hätte werden sollen.

Ihr Ausgangspunkt war die für Bonatz alles entscheidende Verkehrsbasis Schillerstraße–Hindenburgplatz. Welche Bedeutung dieser Querverbindung nach dem Bau des Wagenburgtunnels zukommen sollte, verdeutlicht seine Prognose, daß alle anderen Verbesserungen des Stadtplanes nichts nützten, wenn diese nicht leistungsfähig ausgebaut werden würde.³¹⁷

Einen solchen Ausbau schlugen die von Bonatz beurteilten Plänen nicht vor. Ein Abbruch des Hindenburgbaues oder die Verlegung des Bahnhofsempfangsgebäudes an die Kronenstraße, wie es Pirath/Wetzel vorschlugen, hätte an der Verkehrssituation wenig geändert, denn dadurch wären zwar die Ferngleise erheblich verlängert worden, doch die König- und die Lautenschlagerstraße hätten verbreitert werden müssen, um die dann dort massierte Verkehrsabwicklung zu bewältigen. Als alternative Planungsvariante wurde von Pirath/Wetzel eine Untertunnelung des Hindenburgplatzes vorgeschlagen. Bonatz begriff diesen Plan eines 250 Meter langen Tunnels jedoch lediglich als Notlösung und kritisierte die steilen Auf- und Abfahrtsrampen, ferner deren mangelhafte Anbindung an die Heilbronner Straße.

Eine Lösung der innerstädtischen Verkehrsprobleme beziehungsweise eine verbesserte und realisierbare Alternative zum Plan von Pirath/Wetzel, bei der Bahnhofsgebäude und Hindenburgbau geschont blieben, sah Bonatz in seinem Vorschlag einer zweispurigen Unterführung des Bahnhofgebäudes gegeben.³¹⁸

Diese sollte kurz hinter dem Turm an der Ludwigsburger Straße ansetzen, das Bahnhofsgebäude unterqueren und auf einem aufgeweiteten Vorplatz vor der Reichsbahndirektion wieder einmünden (Abbildung



Vorschlag von Paul Bonatz für die Umgestaltung des Bahnhofsgeländes, 1941.

oben). Dadurch sollte die direkte Verbindung von der Neckar- zur Kriegsberg- und zur Roten Straße hergestellt und der Bahnhofsvorplatz vom Durchgangsverkehr befreit werden, so daß er nur noch dem Fußgänger-, dem Straßenbahn- und dem Bahnhofsverkehr zugänglich gewesen wäre.

Wie sehr Bonatz, der innerhalb der Planungsgruppe Todt maßgebend am Reichsautobahnbau beteiligt war, seine dort gemachten Erfahrungen auch in innerstädtischen Verkehrsnetzen anzuwenden bereit war, zeigt einerseits den starken modernistischen Zug des totalitären Systems in der Verkehrsplanung auf, andererseits seine unreflektierte wie unpolitische Haltung und Fortschrittsgläubigkeit, die die Machbarkeit des technisch Möglichen mit ideologischer Aussagekraft verband. So waren die Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten zu diesem Straßentunnel in der Art eines Autobahnkleeblattsystems vorgesehen, um kreuzungsfreien Verkehr zu ermöglichen. Ein Motiv für die Aufweitung des Bahnhofsvorplatzes bis zur Reichsbahndirektion war auch, den Kriegsberg »monumental« in Erscheinung treten zu lassen.³¹⁹

Im Zusammenhang mit der Bahnunterführung hatte Paul Bonatz auch einschneidende Veränderungen in den Anlagen vorgesehen, um dort die neue Hauptverbindung der Kernstadt mit dem Neckar zu schaffen. In

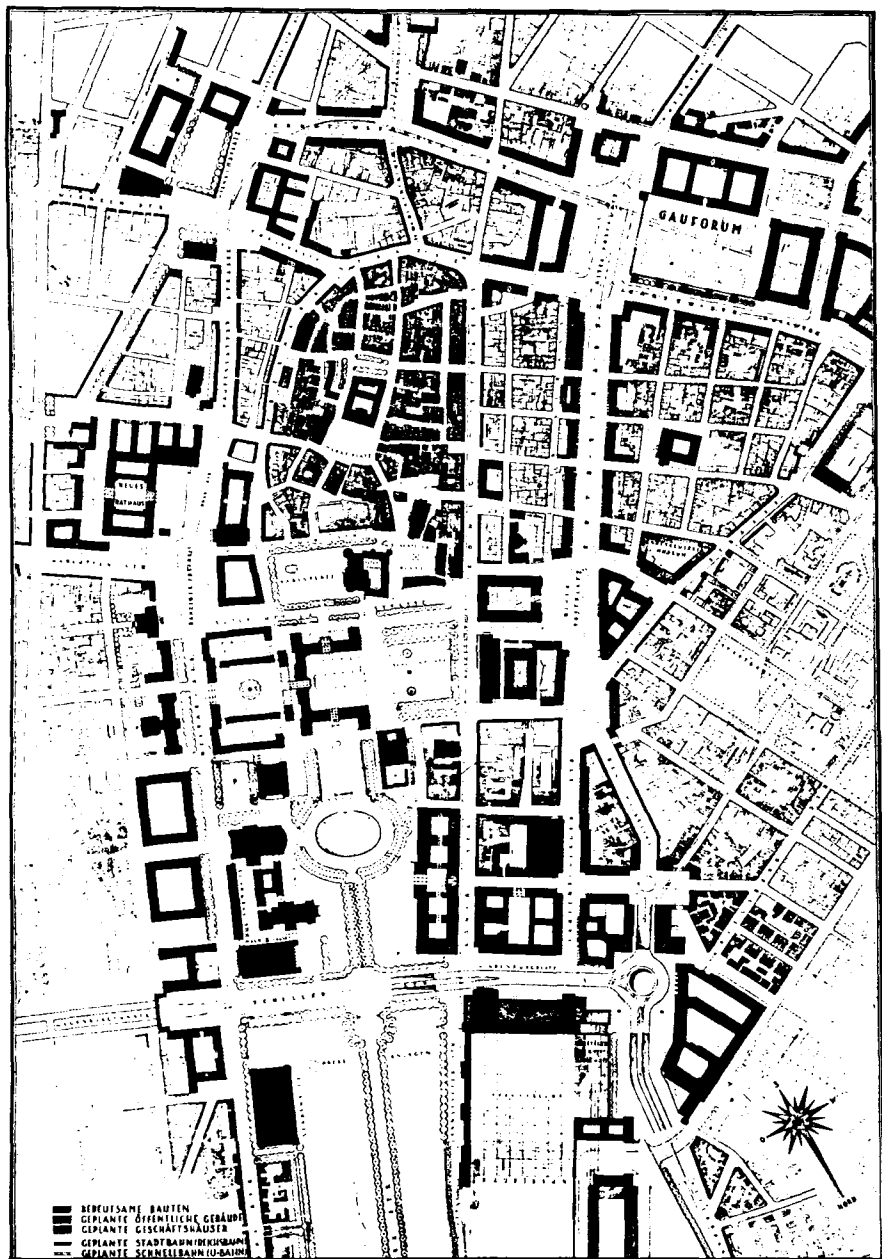
für seine städtebaulichen Vorstellungen einer adäquat die Machtverhältnisse widerspiegelnden Stadtbaukunst, die die illusionäre Möglichkeit eines allumfassenden Entwurfs aus einem Guß vorspiegelte. Als Vorbild seiner ebenso nostalgisch wie ideologisch verbrämten Idee eines großen und monumentalen städtischen Straßenzugs zog er die Champs-Élysées in Paris³²⁰ und die Ost-West-Achse in Berlin heran, deren Verbindung Schloß-Brandenburger Tor-Charlottenburg-Autobahn und Sportgelände dieselbe Bedeutung für die Reichshauptstadt haben sollte wie für Stuttgart die Straßenzüge zum Neckar und zur König-Karls-Brücke. Da die Neckar- und die Cannstatter Straße diesem Vergleich natürlich nicht standhielten, sollte hier mit einem »mutigen Entschluß eine Lösung von außergewöhnlicher Schönheit« geschaffen werden.³²¹ Ausgerechnet die von ihm mitgetragene Bahnhofsverlegung, die in der Tat nach 1914 die Parkfläche stark beschnitten hatte, führte Bonatz als entscheidendes Motiv für die angebliche Verkümmern der Anlagen an.³²²

Der Achsenplan der Parkstraße gliederte sich in zwei Abschnitte. Der erste, 1700 Meter lange Teil sollte zuerst in gerader Verlängerung der König-Karls-Brücke und dann in leicht geschwungener Form bis zu einem Rundplatz an der Reitraitestraße führen. Von da ab sollte ein siebenhundert Meter langer zweiter Teil geradlinig innerhalb der Mittelallee, für die die zwei mittleren der vier Baumreihen hätten gefällt werden müssen, bis zur Schillerstraße und weiter als Sichtachse direkt auf das Schloß durchgeführt werden. Anstelle der Eberhardsgruppe wurde von Bonatz ein weiterer Rundverkehrsplatz vorgesehen. Es entbehrt nicht der Pikanterie, daß die beiden Fahrspuren mit je 7,5 Metern und der Mittelstreifen mit fünf Metern exakt dem Maß der Reichsautobahnen von 20 Metern Breite entsprach. Bonatz legte auch auf die Nachwirkung der Straße allergrößten Wert, denn eng stehende und niedrige Kandelaber nach Berliner Vorbild sollten die Straße einsäumen und beleuchten.³²³ Diese ganz auf Repräsentationswirkung angelegte Achse bezeichnete Bonatz als das eigentliche Rückgrat des Stuttgarter Stadtplanes, wobei es ihm vor allem auf die Aufhebung der Entfernung zum Cannstatter Wasen ankam, der als Aufmarschfeld für Massenkundgebungen und Sportveranstaltungen zur Selbstdarstellung des Staates geradezu prädestiniert erschien.

In der Frage der Situierung des Gauforums favorisierte Bonatz den Standort Uhlandshöhe, auf der sich seiner Ansicht nach etwas schaffen ließe, was außer Salzburg keine andere Großstadt in Deutschland aufweisen könne. Mit einer Höhe von rund 350 Metern liegt die Uhlandshöhe etwa hundert Meter höher als der Rosenstein, was für eine Be-

krönung das wohl gewichtigste Argument bedeutete. Die Anhöhe sollte durch steinerne Stützmauern in ihrer Wirkung so gesteigert werden, daß sie wie der Hradschin in Prag oder die Akropolis in Athen dem Stadtbild ihren »Stempel« aufdrücken könnte.³²⁴ Die Berechtigung, diesen Standort wählen zu können, glaubte Bonatz durch die von Hitler für die Führer- und Gauhauptstädte ausgegebenen Weisungen für deren repräsentative Neugestaltung in der Hand zu haben, die jeweils das Charakteristische der Städte betonen sollten. Für Stuttgart konnte daher nur die Bekrönung der Uhlandshöhe in Frage kommen, die neben den Bauten des Gauleiters, des Reichsstatthalters und der Partei auch noch ausreichend Raum für einen Aufmarschplatz geboten hätte.³²⁵ Als die entscheidende Sichtbeziehung zur Uhlandshöhe erachtete Bonatz wiederum den Bahnhofsvorplatz, denn nach der geplanten Verbreiterung der Schillerstraße und der geringen Entfernung von 700 Metern wählte er hier die größtmögliche Wirkung an Monumentalität zu erzielen.

Wie sehr dem Stuttgarter Oberbürgermeister Karl Strölin an einer sinnfälligen Demonstration staatlicher wie auch kommunaler Machtsprüche durch Monumentalbauten gelegen war, zeigt die starke Aufmerksamkeit, die er diesem Thema widmete. In der Höhenbekrönung der Stadt sah er die einzige Möglichkeit, die Stellung Stuttgarts als Gauhauptstadt und Stadt der Auslandsdeutschen gegenüber anderen deutschen Großstädten in Erscheinung treten zu lassen. Um die Planungen zu forcieren und den Anschluß an die Konkurrenz nicht zu verlieren, gab er Bonatz mehrmals Gelegenheit, seine Überlegungen dem Gemeinderat vorzustellen.³²⁶ Wenn sich Bonatz hier gegenüber der Stadtverwaltung zum Teil auch zu willfährigen und opportunen Stellungnahmen verstieg, so räumte er doch dem im Zuge des Wiederaufbaus verwirklichten Plan eines Verkehrsringes um die Innenstadt absolute Priorität ein. Erst an zweiter Stelle nannte er die ideologisch motivierten Neubauten des Staates. Für die Stadtentwicklung sollte von entscheidender Bedeutung sein, daß das neue Rathaus den Zielpunkt der verlängerten Neckarstraße bildete. Der Heilbronner Straße, als Zubringer von Feuerbach, Kornwestheim und Ludwigsburg, maß Bonatz ähnliche Wichtigkeit bei. Aufgrund ihrer hohen Führung über dem Bahngelände gewährte sie freie Sicht auf die Uhlandshöhe und in den Talkessel. Damit dieser Panoramablick erhalten bliebe, sollte die Heilbronner Straße nur bergseitig bebaut und zum Tal auf ihrer ganzen Länge frei bleiben. Auf dem Güterbahnhofsgebiet sollten nur Anlagen entstehen, die unter Straßenniveau blieben. Damit würde das »Eisenbahndreieck« von allen Seiten durch Grün begrenzt.³²⁷ Hier werde die



Plan des Stadtplanungsamts zur Neugestaltung der Innenstadt mit Gauforum Bollwerk, 1941.

NEUGESTALTUNG DER STADT DER AUSLANDSDEUTSCHEN STUTT GART

MIT GAUFORUM
BOLLWERK

- BEDEUTSAMKE BAUTEN
- GEPLANTE ÖFFENTLICHE GEBÄUDE
- GEPLANTE GESCHÄFTSBAUSSEN
- BESTEHENDE GRÜNLÄCHEN
- KUNFTIGE GRÜNLÄCHEN
- BESTEHENDES REICHBAUENGELÄNDE
- KUNFTIGES REICHBAUENGELÄNDE
- GEPLANTE STADTBH (REICHBAU)
- GEPLANTE SCHNELLBAU (U-BH)



STADTPLANUNGSAMT STUTT GART DEN 1. DEZEMBER 1941
Dr. J. J. J.

Plan des Stadtplanungsamts zur Neugestaltung Stuttgarts mit Gauforum Bollwerk, 1941.

NEUGESTALTUNG
DER STADT DER AUSLANDSDEUTSCHEN
STUTTGART

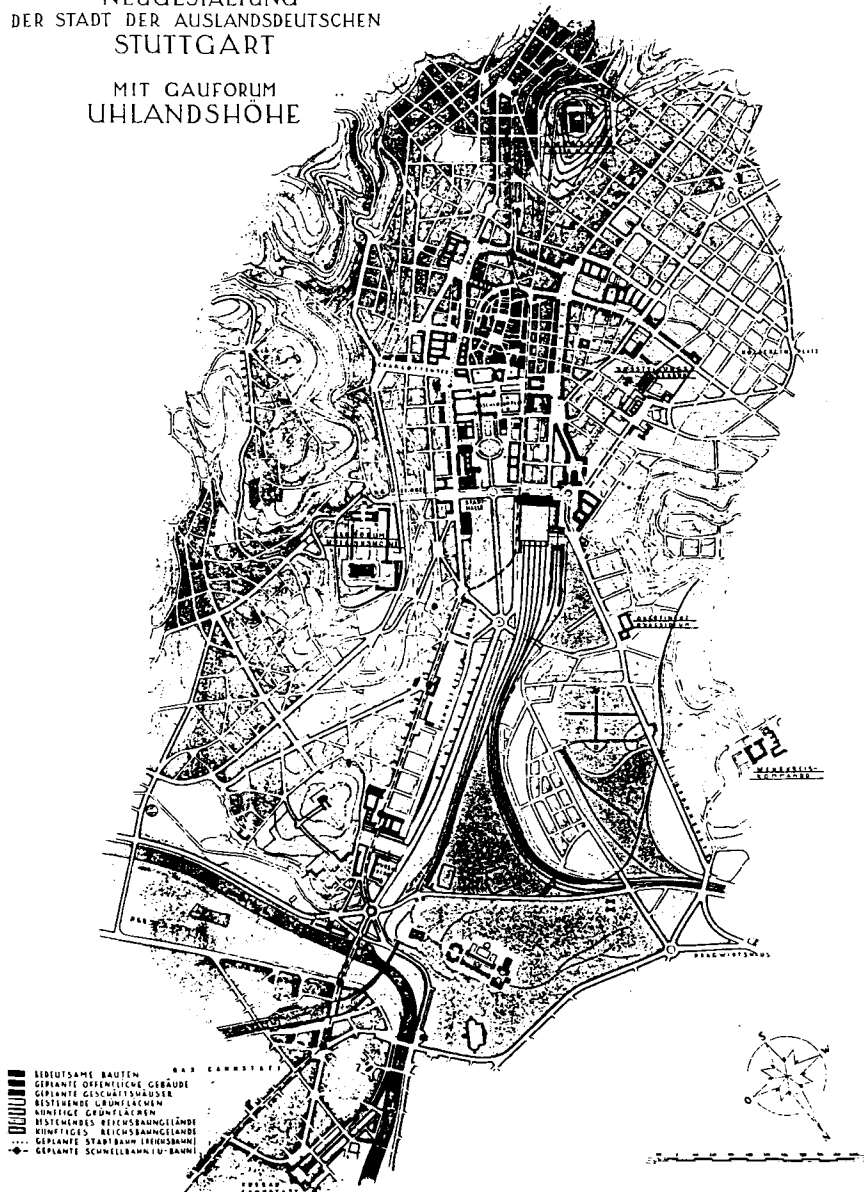
MIT GAUFORUM
ROSENSTEIN



Plan des Stadtplanungsamts zur Neugestaltung Stuttgarts mit Gauforum Rosenstein, 1941.

NEUGESTALTUNG
DER STADT DER AUSLANDSDEUTSCHEN
STUTT GART

MIT GAUFORUM
UHLANDSHÖHE



STADTPLANUNGSAMT STUTT GART DEN 1. DEZEMBER 1941
Dr. H. H. H. H.

Plan des Stadtplanungsamts zur Neugestaltung Stuttgarts mit Gauforum Uhlandshöhe, 1941.

NEUGESTALTUNG DER STADT DER AUSLANDSDEUTSCHEN STUTTGART
VORSCHLAG 2: GAUFORUM AUF DEM ROSENSTEIN
BLICK VON KANONENWEG



Fotomontage zur Neugestaltung Stuttgarts mit Gauforum auf dem Rosenstein, 1941.

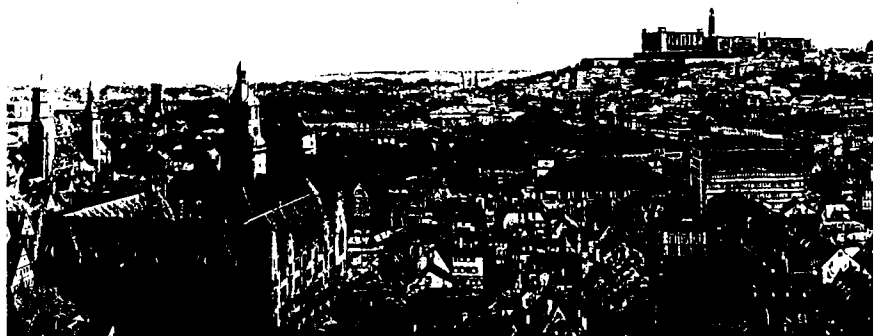
Entwicklung Stuttgarts nirgends mehr gehemmt, denn entlang der Ausfallstraßen könne es beliebig weiter wachsen. So spreche alles für eine Beibehaltung des Bahnhofs an alter Stelle.

Abschließend zusammengefaßt und bewertet wurden die Neugestaltungsvorschläge in einer von der Stadt Ende 1941 herausgegebenen Denkschrift, die dem Reichsstatthalter und Gauleiter in Württemberg, Wilhelm Murr, vorgelegt wurde.³²⁸

Dem als Raumproblem apostrophierten Verkehrsproblem wurde darin absolute Priorität eingeräumt. Zu dessen Lösung wurden die von den Gutachtern erarbeiteten Ergebnisse in einer Stellungnahme des Stadtplanungsamts zusammengefaßt, die im großen und ganzen aber die Wunschvorstellungen von Bonatz wiederspiegeln.

Die Adaption seiner städtebaulichen Vorstellungen durch die Stadt läßt sich an den Plänen zum Durchbruch der Roten Straße, zur Untertunnelung des Bahnhofsvorplatzes und an der Standortbestimmung des Gauforums auf der Uhlandshöhe deutlich aufzeigen.³²⁹ Die Notwendigkeit für den Bau eines Innenstadtrings, des nach dem Krieg verwirklichten sogenannten City-Tangenten-Systems, antizipierte Bonatz, indem er die zunehmende Motorisierung voraussah.³³⁰

NEUGESTALTUNG DER STADT DER AUSLANDSDEUTSCHEN STUTTGART
VORSCHLAG 3: GAUFORUM AUF DER UHLANDSHÖHE
BLICK VON TAGBLATT-TURM



Fotomontage zur Neugestaltung Stuttgarts mit Gauforum auf der Uhlandshöhe, 1941.

Bei dem Kernstück seiner repräsentativen Neugestaltungspläne, der die Anlagen durchschneidenden Parkstraße, rannte er bei den städtischen Behörden offene Türen ein, denn mit dieser in der Tat radikalen Umgestaltungsmaßnahme, bei der die nationalsozialistische, modern zu nennende Straßenbautechnik des Autobahnbaues das diffizil durchdachte Ordnungsprinzip des englischen Landschaftsgartens glattplaniert hätte, hätte die Stadt in den Augen der auf Rivalität mit anderen Städten ausgerichteten Nationalsozialisten zweifellos an Wert gewonnen. Zu dem Programm der Neugestaltung gehörte es, daß die Stadt mit eindrucksvollen städtebaulichen Dominanten im Sinne der nationalsozialistischen Weltanschauung ausgestattet werden sollte. Dazu gehörte, ähnlich wie in Berlin und München, auch die Verlegung des Kopfbahnhofes, um damit ausreichend Raum für die Neugestaltung zu schaffen.³³¹ Die Zeitspanne von ein bis zwei Jahrzehnten bis zur möglichen Realisierung dieses Projekts hatte jedoch auch hier dazu geführt, diesen Weg nicht weiter zu verfolgen und von der bestehenden Lage des Bahnhofs auszugehen.³³² Der gesamte Vorortverkehr der Reichsbahn sollte statt dessen, ausgehend von der Westseite des Hauptbahnhofs, in einer etwa 3,5 Kilometer langen U-Bahn-Schleife über die Stationen Stadtgarten – Garten-

straße – Alter Postplatz – Hauptstätter Straße – Hauptbahnhof in die Innenstadt eingeführt werden.

Nach den großen Zerstörungen des Jahres 1944 kam es, entsprechend den Erlassen zum Wiederaufbau der deutschen Städte, auch in Stuttgart zu einer vorbereitenden Planung des Wiederaufbaus.³³³ Als Planungsbeauftragter wurde von Reichsstatthalter Murr im Einvernehmen mit Albert Speer Professor Wilhelm Tiedje ernannt, der wohl für diese Aufgabe als prädestinierter Fachmann zu gelten hatte.

Wie sehr die Wiederaufbauplanungen von den 1941 angestellten, monumentalen Planungen geprägt waren, läßt sich daran erkennen, daß Strölin die bisher streng geheime und zurückgehaltene Denkschrift anläßlich von Tiedjes Amtseinführung diesem als Empfehlung überreichte.³³⁴

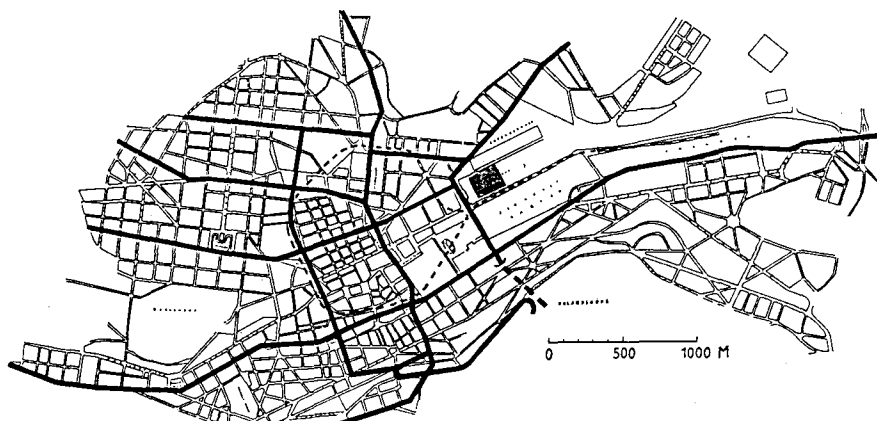
Planungen zum Wiederaufbau Stuttgarts nach 1945

Bereits im Sommer 1945 wurde im Einvernehmen und mit tatkräftiger Unterstützung des neuen Oberbürgermeisters der Stadt Stuttgart, Arnulf Klett, an der Technischen Hochschule Stuttgart eine Arbeitsgruppe »Stadtplanung und Verkehr« gegründet, die für den Wiederaufbau der stark zerstörten Innenstadt planerische Vorschläge ausarbeitete. Der unter der Leitung von Carl Pirath stehenden Arbeitsgruppe gehörten die Professoren Ellinghaus (Volkswirtschaft), Feyer (Vermessungswesen), Neumann (Straßen- und Siedlungswesen) und der Wiederaufbaubeauftragte von 1944, Tiedje (Städtebau), an. Die Arbeitsgruppe erstellte zwei Denkschriften, in denen sie der Stadt ihre grundsätzlichen Vorschläge für die Neugestaltung und den Wiederaufbau von Stuttgart übermittelte.³³⁵

Das Expertengremium vertrat die Ansicht, daß der Aufbau in der Innenstadt zuerst vom Standpunkt der Verkehrsplanung aus erfolgen müsse, um daraus die übergeordneten Grundlagen für die zukünftige Raumerschließung in den Außenbezirken zu erhalten. Als wünschenswerte Stadtgröße wurde den Untersuchungen eine Einwohnerzahl von 500 000 zugrunde gelegt.

In Kontinuität der Planungen vor 1945 versuchte man, den zunehmenden Ballungstendenzen in der Innenstadt durch die Forderung nach Dezentralisierung der Wohn- und Arbeitsstätten zu begegnen, um durch die damit angestrebte Auflockerung die Lebensbedingungen in der Gesamtstadt zu verbessern.

Bei der daraus abgeleiteten Dringlichkeitsstaffelung der Planung von den inneren Stadtbereichen zu den Außenbezirken hatte das Stadtzentrum als wichtigster Träger des politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Lebens möglichst bald neu zu entstehen und genoß absolute Priorität. Dabei bot die räumliche Verteilung der Zerstörungsgrade im Stadtkern in geradezu idealer Weise die Möglichkeit einer umfassenden Verkehrsneuplanung, wie sie in der Vorkriegszeit zwar gewünscht, jedoch



Plan von Pirath für das Hauptverkehrsstraßengerüst der Kesselstadt (starke Linien), 1947. Die dünn gestrichelte Linie gibt die geplante Schleife der Untergrundbahn als Fortsetzung der bisher im Hauptbahnhof endenden Vorortbahnen an. Die stark gestrichelte Linie stellt den 900 Meter langen Wagenburgtunnel dar.

erst durch den Zustand der »tabula rasa« kaum günstiger in die planerische Wirklichkeit hätte umgesetzt werden können.

Bei der Konzeption des Verkehrsgerüsts in der Kesselstadt orientierte sich die Arbeitsgruppe weitgehend an den schon bestehenden Straßenzügen. Folgerichtig wurden die Hauptverkehrsströme in den längs- und quengerichtet zum Talkessel verlaufenden Hauptstraßenachsen gesehen, deren zukünftiger Verkehrsbedarf vor allem an der zunehmenden Motorisierung ausgerichtet werden sollte. Das Gerüst der Hauptverkehrsstraßen wurde mit 32 bis 40 Metern Breite angenommen, wobei die Straßenbahnen grundsätzlich auf einen eigenen Bahnkörper zu legen waren. Die übrigen Straßen sollten weitgehend in ihrer alten Form belassen werden (Abbildung oben).

In diesem sogenannten »Verkehrsgerippeplan« wurde vorgeschlagen, den Längsverkehr in vier Hauptstraßen zu führen, und zwar in der bestehenden Verbindung Neckarstraße–Hauptstätter Straße, in der Verbindung Lautenschlagerstraße–Rote Straße–Rotebühlstraße, im Zug der Schloßstraße und des Querriegels Mitte und entlang der Kriegsbergstraße–Rosenbergstraße. Der zur Führung des starken Längsverkehrs später notwendig gewordene Durchbruch der Friedrichstraße und die damit verbundene Auflösung des Sternplatzes war noch nicht vorgesehen. Die Königstraße mit ihrem starken Fußgängerverkehr sollte vornehmlich Hauptgeschäftsstraße bleiben und durch die neuen Hauptlängsstraßen von ihrer bisherigen Funktion als wichtigster Verkehrsader entlastet werden.

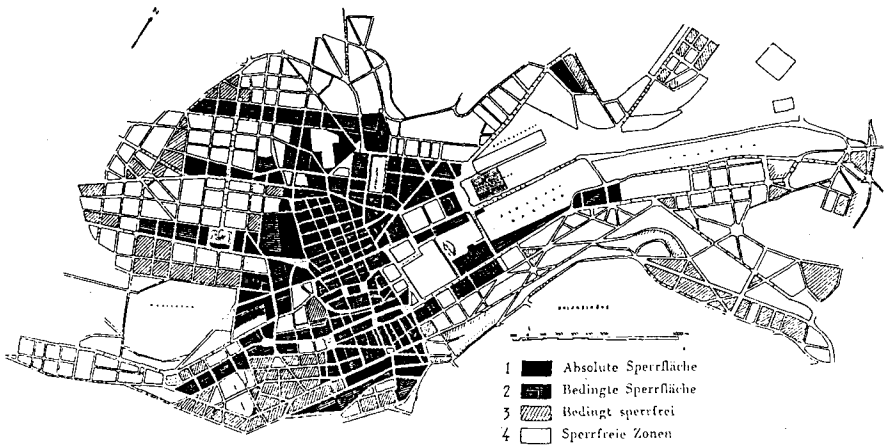
Zwischen den Längsstraßen sollten drei Hauptquerverbindungen für die weitere Entlastung des Innenverkehrs sorgen, wobei sich der Querriegel Süd aus den Abschnitten Forststraße–Breitscheidstraße–Schloßstraße–Gartenstraße–Alter Postplatz–Eberhardstraße und Wilhelmsplatz zusammensetzte, der Querriegel Mitte aus der Breitscheidstraße–Kanzleistraße–Planie und dem Charlottenplatz und der Querriegel Nord aus dem Abschnitt Kriegsbergstraße–Lautenschlagerstraße–Schillerstraße–Neckarstraße und Wagenburgtunnel. Als Schwerpunkt dieses Verkehrsgerüsts war der Querriegel Mitte gedacht, da er auch dem Ausfallverkehr in Richtung Fildern dienen sollte. Während der Querriegel Süd vor allem für den Innenverkehr bestimmt war, sollte der Bahnverkehrsverkehr des Querriegels Nord möglichst von zusätzlichem Verkehr durch entsprechende Führung der Längsstraßen und der anderen Querriegel entlastet werden.

Da die Absicht einer Bahnverkehrsverlegung, aufgrund der damit verbundenen hohen Kosten in die Fernplanung einging, war die Verbreiterung der Cannstatter Straße und die Sperrung der Ludwigsburger Straße als kurzfristige Nahplanung zur Entlastung des Bahnhofsvorplatzes und der Königsstraße vom Kraftfahrzeugverkehr vorgesehen.

Entsprechend des siedlungspolitischen Leitbildes nach Auflockerung des Stadtzentrums, das zugleich mit der Verlegung von Wohnungen und Arbeitsstätten in die Außenbezirke einhergehen sollte, wurde die Zunahme des Vorortverkehrs prognostiziert. Um dem erhöhten Verkehrsbedarf gerecht werden zu können, wurde empfohlen, die Möglichkeit einer Einführung der Vorortbahnen in die Innenstadt in Form einer eingleisigen U-Bahn-Schleife offenzuhalten. Zugleich wurde deren Verlängerung auf die Fildern für notwendig erachtet.

Diese Verbindung wurde angestrebt, um die Verkehrsbeziehung Hauptbahnhof–Vaihingen gegenüber der vorhandenen, 15 Kilometer langen Strecke Hauptbahnhof–Westbahnhof–Vaihingen um sechs bis sieben Kilometer zu verkürzen, außerdem um neuen Siedlungsraum für Stuttgart zu erschließen. Die Idee, die auf der Westseite des Bahnhofs liegenden Vorortgleise als Hochbahn auf einem Damm mit seitlichen Grünflächen oder auf einem Viadukt in das Stadttinnere und weiter nach Vaihingen fortzuführen, erschien aus städtebaulichen Gründen nicht tragbar und wäre, aufgrund der dabei zahlreich notwendig gewordenen Kreuzungsbauwerke, auch an zu hohen Kosten gescheitert.

Aus dem Verkehrsgerippeplan sollte unter Berücksichtigung der Zerstörungsverhältnisse in der Innenstadt die Neuordnung der Kesselstadt zu einem Generalbebauungsplan weiterentwickelt und festgeschrieben werden. Darin wurde der Stadtorganismus in die Bereiche City und



Sperrzonenplan von Carl Pirath für die Kesselstadt, 1947.

geschlossenes beziehungsweise offenes Wohngebiet untergliedert, wobei die Trennung von Geschäftsstadt und Wohnbereichen durch eindeutige Zäsuren in Form der beiden breit angelegten Tallängsstraßen Heilbronner Straße und Cannstatter Straße in der Längsachse des Talkessels schon vollzogen wurde.

Innerhalb der maschenartigen Verknüpfung der Längsverkehrsadern durch die drei großen Verkehrsquerspannen Alter Postplatz, Friedrichsbau und Bahnhofplatz sollte als abgegrenzter Raum das neue Zentrum Stuttgarts entstehen, wobei langfristig durch Verlegung des Hauptbahnhofs an den Südrand des Rosensteinparks neues Gelände für die zukünftige Erweiterung und Entwicklung der City vorgesehen war. Zur planvollen Lenkung des Wiederaufbaus, vor allem der Verkehrsplanung im Innenstadtbereich, wurde die Aufstellung eines sogenannten »Sperrzonenplans« notwendig, der die Freigabe beziehungsweise die Sperrung von Stadtgebieten im Sinne der Generalplanung regeln sollte (Abbildung oben).

In ihrem zweiten Gutachten vom 15. April 1947 behandelte die Arbeitsgruppe »Stadt und Verkehr« vorwiegend die vielfältigen Beziehungen der Innenstadt mit den Außenbezirken von Stuttgart. Daß diese vor allem ein Verkehrsproblem darstellten, kam schon durch die starke Gewichtung der Verkehrsplanung innerhalb der Generalplanung zum Ausdruck. Nicht zufällig wurde der Wiederaufbau im eigentlichen Sinn fast ausschließlich als Verkehrsplanung verstanden.³³⁶

Während die Verkehrserschließung der Kesselstadt sich in erster Linie auf eine völlige Neuplanung des Hauptverkehrsstraßengerüsts und eine

bessere Verteilung des Vorort-, Straßenbahn- und Kraftwagenverkehrs auf die Bedarfszonen der Innenstadt bezog, wurden die Außenzonen als Träger der Verkehrswege zur Verbindung des Stadtzentrums mit den zum Einzugsgebiet gehörenden Vororten angesehen. Entsprechend seiner Verkehrsbedeutung als Hauptverkehrsknotenpunkt im süddeutschen Fernverkehr war ein ausgezeichnet ausgebautes Nahverkehrsnetz in geradezu idealtypischer polyzentrischer Form bereits im Jahr 1930 in Betrieb genommen worden, das im wesentlichen keiner großen Änderung bedurfte und auf dem aufbauend der öffentliche Nahverkehr im Einzugsbereich Stuttgarts mit ausreichenden Reserven bedient werden konnte.³³⁷

Die vor allem durch die Topographie begründete Dezentralisierung von Wohnungen und Arbeitsstätten im Gesamtgebiet von Stuttgart hatte den Zwang zu einer weitgefächerten Verkehrsstruktur erzeugt. Zusammen mit der inneren Verkehrserschließung durch die Ausfallstraßen und Straßenbahnlinien wies Stuttgart daher ein sehr günstiges »Raumzeitsystem« auf, das den starken Pendlerbewegungen gerecht wurde. Gerade deshalb sollte die Stadt in geradezu idealtypischer Weise prädestiniert sein, zum Vorbild der wieder aufzubauenden deutschen Großstädte zu werden, da sie am ehesten dem städtebaulichen Leitbild nach Auflockerung der Großstadt entsprach. Zu diesem Zweck sollten etwa 22 000 Einwohner aus dem Stadtzentrum ausgesiedelt werden.³³⁸

In ihrem Gutachten schlug die Arbeitsgruppe vor, zur Optimierung des Fernverkehrsnetzes der Bahn eine spätere Verlegung des Hauptbahnhofs nach Cannstatt zu berücksichtigen. Obwohl aufgrund von Untersuchungen aus dem Jahr 1939 festgestellt wurde, daß die Reichsbahnanlagen noch eine Leistungsreserve von 30 Prozent aufwiesen und daher eine Verlegung nicht in Frage kommen konnte, empfahl Pirath im Zusammenhang mit der neuen Generalplanung von Stuttgart trotzdem, das für eine Verlegung in Betracht gezogene Gelände in der Nähe des Bahnhofs Cannstatt festzulegen und seine Bebauung durch Aufnahme in den Sperrzonenplan zu verhindern.

Mit der Verlegung nach Cannstatt sollte der keilförmig in der Innenstadt gelegene Kopfbahnhof durch einen betrieblich günstiger arbeitenden Durchgangsbahnhof mit geringerer Breitenwirkung ersetzt werden. Die Umgestaltung dieser Verkehrsanlage stand in engem Zusammenhang mit der Generalplanung der Siedlungen in den Außenbezirken, die im Bau neuer Wohnungen und Arbeitsstätten Möglichkeiten zur Auflockerung der Kesselstadt sah.

Die geplante Neuordnung des Eisenbahnknotensystems in einer 4,5 Kilometer vom Stadtkern entfernten Abseitslage wurde durch die angestreb-

te Steigerung der Leistungsfähigkeit innerhalb des Raumzeitsystems für den inneren Nahverkehr in Stuttgart legitimiert, wobei durch die Ausdehnung des elektrischen Vorortverkehrs und dessen besserer Verteilung in der Kesselstadt die Beseitigung der Verkehrsknoten und Verkehrsengpässe im Straßenverkehr erreicht werden sollte. Die Nachteile der Verlegung sollten durch einen leistungsfähigen Vorortverkehr zwischen den Außenbezirken und dem Stadtzentrum ausgeglichen werden, wobei die zunehmenden Verkehrsbeziehungen zwischen den großen Außenzonen im Bereich des Feuerbach- und des Neckartals sogar eine direkte Vorortverbindung Feuerbach–Südrand Rosensteinpark–Cannstatt–Esslingen in den Bereich des Wünschenswerten rücken ließen, um den Umweg über den Hauptbahnhof zu vermeiden.

Der elektrische Vorortverkehr, der in erster Linie dafür bestimmt war, die Auflockerung des Siedlungsgebiets von Stuttgart zu ermöglichen, sollte zunächst nur auf die Strecken Cannstatt–Schorndorf und Stuttgart–Böblingen ausgedehnt werden.

Im Rahmen dieser Verkehrsinfrastrukturplanung wurde, um eine bessere Verteilung des Vorortverkehrsaufkommens in der Kesselstadt zu garantieren, die Verlängerung der Streckenführung vom Hauptbahnhof nach Vaihingen einmal als teilweise geführte U-Bahn und zum anderen als Hochbahn untersucht. Die U-Bahn sollte, nachdem sie mittels einer eingleisigen Schleife das Stadtzentrum zu erschließen gehabt hätte, als Außenstrecke bis Heslach und anschließend als Oberflächenbahn nach Vaihingen geführt werden. Der alternative Plan einer Hochbahn sah die Verbindung vom Hauptbahnhof zur Karlshöhe mit der Fortsetzung zum Bahnhof Heslach vor. Von dort aus sollte die bestehende Strecke benutzt werden. Beide Linien hätten gegenüber der bestehenden Verbindung über den Westbahnhof die Fahrtzeiten vom Hauptbahnhof bis nach Vaihingen um rund 30 Prozent herabgesetzt. Die Länge der Neubaustrecke für die Hochbahnlinie betrug mit 4,7 Kilometer sogar nur ein Drittel der Neubaustrecke der U-Bahn-Linie, die mit einer Länge von 15,25 Kilometer geplant war.

Obwohl die Zerstörung in der Innenstadt weitgehend Raum für eine Hochbahn freigegeben hätte, konnte sie trotz ihrer finanziellen Vorzüge aus städtebaulichen Gründen von der Arbeitsgruppe nicht empfohlen werden. Ebenso schied eine unterirdische Straßenbahnführung für Stuttgart grundsätzlich aus. Der Vorzug wurde einer U-Bahn-Führung eingeräumt.

Am 2. Mai 1946 wurde durch eine Entschließung von Oberbürgermeister Arnulf Klett die »Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart« (ZAS) gegründet und später durch Gemeinderatsbeschluss bestätigt.³³⁹

Zu Beginn des Jahres 1947 wurde dann der Leiter der ZAS, Professor Walther Hoss, von Klett beauftragt, einen Generalbebauungsplan für den Neuaufbau Stuttgarts auszuarbeiten. Diese Generalbebauungsplanung mußte, da ähnlich umfassende Planungen bisher noch nicht erstellt worden waren, von der ZAS grundsätzlich neu erarbeitet werden. Sie baute jedoch auf den Untersuchungen von Carl Pirath auf und war mit enormen Unsicherheiten behaftet, da aufgrund der ungeklärten Rechtslage des vom Landtag noch nicht verabschiedeten Aufbaugesetzes keine eigentliche Baugesetzgebung vorhanden war. Die ZAS wurde beauftragt, den Gesamtaufbauplan der Stadt in zwei Teilen für den Gemeinderat zur Beschlußfassung vorzubereiten, und zwar zum einen als Verkehrsgerippeplan bis zum 30. Juni 1947 und zum anderen als Flächennutzungsplan bis zum Mai 1948.³⁴⁰

Zur Sicherung einer verkehrsgerechten Aufbauplanung erschien der ZAS in der Zwischenzeit vor allem das Mittel der Bausperre geeignet, um sich die planerischen Möglichkeiten für die Zukunft offenzuhalten. Bis zur Vorlage des Generalbebauungsplans waren daher die wichtigsten Straßen der Stadt mit Bausperren belegt, so auch die künftigen Hauptverkehrsverbindungen Heilbronner Straße–Jägerstraße–Kriegsbergstraße, der Durchbruch Rote Straße–Calwer Straße und die Achse Lautenschlagerstraße–Friedrichstraße.³⁴¹

Bei dem Verkehrsgerippeplan handelte es sich um einen Rahmenplan, dessen Grundsätze der Weiterbearbeitung des Aufbauplanes dienten. Er bestand aus zwei sich ergänzenden Planungsvorgängen, der Planung für die ferne Zukunft (Fernplanung) und für die nahe Zukunft (Nahplanung). In die Fernplanung fielen die großen strukturpolitischen Probleme einer Neuordnung der Kesselstadt, die summarisch unter den Stichworten Eisenbahnproblem, Straßennetz, Stadtbahn, U-Bahn und Straßenbahn zusammengefaßt werden können, wobei dem Ausbau des innerstädtischen Hauptstraßenverkehrssystems zur Bewältigung und Trennung der Verkehrsströme bald absolute Priorität eingeräumt werden sollte. Eine der primären Aufgaben von Hoss war es deshalb auch, Konzepte zur Verlegung des Hauptbahnhofes und zur Planung einer Stadtbahn aufzustellen, um damit seine langfristigen Vorstellungen eines Regionalstadtkonzeptes zu verwirklichen.³⁴²

Es bedarf in diesem Zusammenhang keiner weiteren Erläuterungen, daß Hoss sich durch diese Fernplanung ganz in der Kontinuität der Verlegungspläne seiner Amtsvorgänger und deren Gutachtern bewegte, obwohl er die Neugestaltungspläne des Dritten Reichs für die Stuttgarter Innenstadt offiziell als völlig wertlos erachtete.³⁴³ Hoss bezeichnete daher die Lage des Hauptbahnhofes aus städtebaulichen und wirtschaftlichen

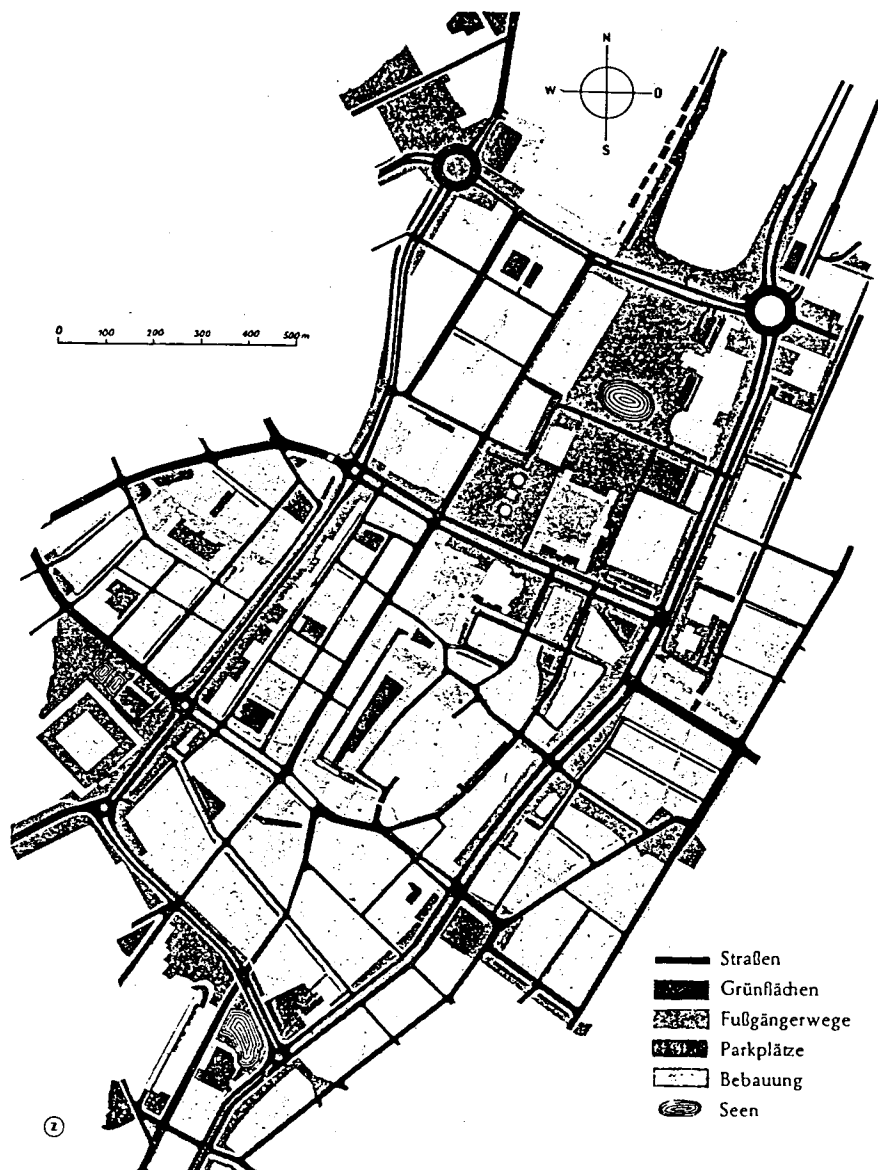
Erwägungen heraus kategorisch als Fehlplanung und plädierte anstatt eines Wiederaufbaues an alter Stelle für einen Neuaufbau in Form eines Durchgangsbahnhofs am Südrand des Rosensteinparks.³⁴⁴ Dabei sah er, unter Schonung des Bonatzschen Empfangsgebäudes, in der Verlängerung der Königstraße die direkte Verbindungs- und Erschließungsmöglichkeit zu dem neu geplanten Durchgangsbahnhof vor.

In der Talverengung zwischen Kriegsberg und Uhlandshöhe beabsichtigte Hoss, anstelle des Bahnhofsplatzes und der Schillerstraße von Berg zu Berg einen breiten Grüngürtel durchzuziehen, der seinem Konzept einer den Bedürfnissen der Fußgänger entgegenkommenden funktionalen Innenstadt entsprechen sollte.³⁴⁵ Der Innenraum sollte hierbei verkehrlich über die beiden Hauptverkehrsbänder in Tallängsrichtung entlastet werden. Für die Fußgänger waren in Querrichtung zwischen der Stadtmitte und den Hängen rampenartige Stege über die Verkehrsbänder vorgesehen. Als zweite leistungsfähige Längsstraße war nun, analog zu den Neugestaltungsplänen aus dem Jahr 1941, der Durchbruch der Verbindung Heilbronner Straße bis zum Alten Postplatz vorgesehen (Abbildung Seite 127).

Das Bahnhofsgelände wurde in der Fernplanung als das prädestinierte Terrain für eine große Stadt- und Cityerweiterung angesehen. Zusätzlich zu den beiden innerstädtischen Zonen – der Altstadt um den Marktplatz und dem Kulturbereich um Schloß und Theater – sollte das nördlich der Schillerstraße gelegene Bahnhofsgelände zwischen Heilbronner Straße und Cannstatter Straße deshalb in einer zweifachen Stadterweiterung zu einer »Messestadt« und einer »Stadt der Wirtschaft« überbaut werden.

Entsprechend dem von Hoss favorisierten Regionalstadtkonzept sollte die Funktionenteilung und die Hauptverbindung zwischen der Landeshauptstadt und den im Umland liegenden kleineren Vorortgemeinden der Region vor allem von einer das Schienennetz der Bundesbahn ergänzenden elektrischen Stadtbahn übernommen werden. Da überdies die Führung des Straßenbahnverkehrs nicht unterirdisch geplant war, wurde so eine strikte Trennung der Verkehrssysteme des Fern- und Nahverkehrs in die Wege geleitet.

Die neu anzulegenden Stadtbahnstrecken zur breitgefächerten Bedienung des Netzes wurden im Verkehrsgerippeplan zusätzlich zu den bestehenden Verbindungen Hauptbahnhof–Plochingen, Hauptbahnhof–Ludwigsburg und Hauptbahnhof–Leonberg durch die Strecken Hauptbahnhof–Waiblingen und die Stadtdurchgangsverbindung Hauptbahnhof–Stadtmitte–Heslach–Kaltental–Vaihingen ergänzt. Letztere war durch die Kesselstadt als U-Bahn geplant. Im Anschluß an diese Fern- und Nahplanung zusammenfassende Verbindung wurde eine noch wei-



Aufbauplan von Walther Hoss für die Innenstadt Stuttgarts, 1949.

tergehende Strecke von Vaihingen über den Flughafen Echterdingen bis Tübingen berücksichtigt.³⁴⁶

Aufgrund der maßgeblichen Mitarbeit von Carl Pirath an der Wiederaufbauplanung Stuttgarts und seines Einflusses auf den Generalbebauungsplan nimmt es nicht wunder, daß seine Vorschläge zur Verlegung des Hauptbahnhofs nach Cannstatt weiterhin als diskussionswürdig gelten konnten. Sein Vorschlag zur Planung einer unterirdischen Schleife um die Innenstadt ging auf das Vorhaben von Karl Schaechterle zurück, der eine Untergrundringbahn in etwa derselben Trasse führen wollte.

Walther Hoss beanspruchte für sich wohl zu Recht, ohne Adaption des Planes Schaechterle den originären U-Ring-Schnellverkehrsplan innerhalb des Kessels bis Marienplatz und von dort aus die Strecke nach Vaihingen vorgeschlagen zu haben. Er muß daher, wie er es selbst in seinem Nachlaß gefordert hat, im nachhinein zweifellos als der Vater der S-Bahn-Planung in der Region Mittlerer Neckar angesehen werden.

Da die bestehende Württembergische Bauordnung nicht dafür ausreichte, den bisher unbekannten Größenordnungen und Forderungen des Wiederaufbaues zu entsprechen, wurde sehr schnell der Ruf nach umfassenderen rechtlichen Möglichkeiten zur Neuplanung der Innenstadt laut. Vor allem Hoss forderte wiederholt und vehement ein praktikables Aufbaugesetz, das es auf dem Wege einer Bodenreform ermöglichen sollte, die Schranken des gesetzlich gesicherten Eigentumsrechts zu überwinden und Grundbesitz in genossenschaftliches Eigentum überführen zu lassen. Da das dem Landtag zur Beschlußfassung vorgelegte Aufbaugesetz in diesem Sinne keine Bodenordnung vorsah, sondern lediglich rechtliche Möglichkeiten zu Baulandumlegungen und zeitlich begrenzte Übergangsbestimmungen zur Ausweisung von Bausperrzonen in Betracht zog, befürchtete Hoss zu Recht Schwierigkeiten bei der für einen Neuaufbau erforderlichen Zusammenlegung von Grundstücken und der Aufstellung von rechtsgültigen Bebauungsplänen. Aus diesem Grund bedauerte es Hoss sogar, daß Stuttgart als nicht totalzerstörte, sondern als »nur« mittelzerstörte Stadt im Vergleich zu den Neuaufbaumöglichkeiten anderer Großstädte schlecht abschneide, »da der Zerstörungsgrad nicht dazu zwingt, in die Zukunft weisendes Neues zu schaffen«.³⁴⁷ Vor allem im Gebiet der westlichen Tallängslinie erschien die Zerstörung nicht groß genug, so daß die Fortsetzung dieser Verbindung gegen Südwesten schwer durchzusetzen war.³⁴⁸

Hoss geriet mit seinen Verlautbarungen in fatale Nähe zu den noch gegen Ende des Krieges konzipierten nationalsozialistischen Wiederauf-

bauplanungen, die in der Totalzerstörung die Chance für einen zukunftsweisenden Wiederaufbau sahen.³⁴⁹ Daraus kann letztendlich der Schluß gezogen werden, daß ein Großteil der nicht realisierten nationalsozialistischen Stadtplanung, nämlich die Verkehrsplanung und die damit zusammenhängende Absicht der Bahnverlegung, von der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart als prädestiniert für den Wiederaufbau und die Neuplanung der Stadt erachtet wurde.³⁵⁰

Nachdem der Gemeinderat am 16. Juli 1947 den Verkehrsgerippeplan gebilligt hatte, beauftragte Hoss auf Anraten von Pirath den Eisenbahningenieur Karl Leibbrand damit, die Ausarbeitung der technischen Fragen einer Verlegung des Hauptbahnhofs an den Südrand des Rosensteinparks vorzunehmen.³⁵¹

In der Zwischenzeit wurden die Diskussionen über die Vorgehensweise der Wiederaufbaupraxis auf kommunaler Ebene weitergeführt. Eine eigens zum Zweck des Wiederaufbaus in Stuttgart gegründete »Arbeitsgemeinschaft Bodenordnung« erachtete, neben dem Modell des Schweizer Hans Bernoulli, allein die Vorschläge von Hoss für eine Bodenreform als praktikabel.³⁵² Die von Hoss geführte Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart vertrat der Öffentlichkeit gegenüber die Ideen dieser Arbeitsgemeinschaft auf besonders eindrucksvolle Weise, indem sie sich sogar des Mediums Rundfunk bediente. So appellierte Hoss in einer Ansprache »an alle guten Geister des schwäbischen Volkes«, bei dem kommenden Aufbaugesetz mit dem politischen Umdenken ernst zu machen.³⁵³

Die Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart kam jedoch durch ihren Anspruch auf Vergesellschaftung der städtischen Aufbaubereiche und der Forderung nach einer neuen Bodenordnung immer stärker in einen sichtbaren Widerspruch zu den gesellschaftlich opportunistischen und dem Landtag vorgelegten Entwürfen für eine Aufbaugesetzgebung.

Im April 1948 konnte Hoss der Technischen Abteilung des Gemeinderats einen ersten Zwischenbericht über die Umgestaltungsmöglichkeiten des Eisenbahngeländes vorlegen.³⁵⁴ Darin sprach er sich für eine zum damaligen Zeitpunkt vorteilhafte Verlegung des Bahnhofs aus. Das frei werdende Bahngelände sollte als Gewinn ganz der Aufbauplanung zufallen und die daraus entstehende Stadtentwicklung das Stadtzentrum nach Nordosten verschieben. Durch die Einrichtung einer Schnellbahn, und damit guter innerstädtischer Verbindungen, sollten die längeren Verkehrswege wieder ausgeglichen werden.

Dieselbe Ansicht vertrat wenig später der von der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart mit der Planausarbeitung beauftragte Karl Leibbrand in seinem Bericht über das Stuttgarter Bahnhofprojekt, in-

dem er als Grundvoraussetzung für die Verlegung aus dem Talkessel den Bau einer Schnellbahn forderte.³⁵⁵ Er wies darauf hin, daß die Verlegung mehr ein Höhenproblem als eine Flächen- oder Grundrißfrage darstelle, denn durch die Neuanlage sollten 740 000 Quadratmeter Gelände freigesetzt werden, wogegen im Rosenstein lediglich 566 000 Quadratmeter an weniger wertvollem Boden beansprucht werden würden. Aus diesem Flächengewinn und dem Verkauf des alten Geländes sollte ein wesentlicher Überschuß zur Finanzierung des Projekts erzielt werden.

Die Ergebnisse der Vorschläge zur Bahnhofsverlegung und zur S-Bahn-Planung gingen am 26. Mai 1948 durch Beschluß des Gemeinderats in den Flächennutzungsplan, also in den Teil II des Generalbebauungsplans, ein, den Hoss an diesem Tag als Vorlage zu seinem Jahresbericht über die Aufbauplanung der Stadt dem Gemeinderat zur Genehmigung vorlegte.³⁵⁶ Zugleich wurde die Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart beauftragt, mit der Planung des Schnellbahnprojekts vom Hauptbahnhof über den Marienplatz nach Vaihingen/Fildern sofort zu beginnen.

Der Generalbebauungsplan, von Hoss als Rahmenplan für den städtischen Aufbau verstanden, drehte sich ganz allgemein um Verkehrs- und Flächennutzungsfragen. Das Gebiet auf dem Rosenstein zwischen Hallschlag und Burgholzhof sollte wegen der gewissen Bahnhofsverlegung bis zu 30 Jahre lang mit einer absoluten Bausperre belegt werden. Von einer Verlegung völlig unabhängig, so beschwor Hoss das Gremium, müsse der Bau einer Untergrundschnellbahn möglichst bald realisiert werden, da der Verkehr in der Talachse zwischen Cannstatt und Rohr mit täglich etwa 260 000 Menschen ungewöhnlich stark sei.³⁵⁷ Als weiteres Argument für eine baldige Bahnhofsverlegung diente Hoss wiederholt das Problem der Entsorgung der gewaltig angewachsenen Trümmerschuttmassen, die er, den Zusammenhang zwischen Nah- und Fernplanung unterstreichend, zweckmäßigerweise gleich an dem zukünftigen Ort ihrer Verarbeitung ablagern lassen wollte. In der Hauptsache bedeutete jedoch die verlockende Aussicht auf Flächengewinn für eine einzigartige Stadterweiterung die Triebfeder seines planerischen Handelns. Dabei spielte sein Konzept einer Regionalstadt Stuttgart, die beim Neuaufbau quasi von innen nach außen aufgelockert konzentrisch wachsen sollte, eine Schlüsselrolle.

Nach dem vom Gemeinderat erteilten Planungsauftrag für das Schnellbahnprojekt Hauptbahnhof–Marienplatz–Vaihingen lag schon am 16. Juni 1948 ein von der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart erarbeiteter Arbeitsplan für diese Strecke vor.³⁵⁸ Er hielt sich in den Grundzügen an die Voruntersuchungen von Leibbrand, der die Führung

Hauptbahnhof–Lautenschlagerstraße–Rote Straße–Marienplatz–südöstliche Hangseite des Nesenbachtals–Vaihingen als die vorgegebene Trasse festlegte. Dieses noch der Nahplanung zuzuordnende Vorprojekt sah die Verbindung mit dem geplanten Bahnhof am Rosensteinpark und die spätere Verlängerung über Vaihingen hinaus nach Tübingen vor.

Um die Planung möglichst effizient zu gestalten und eine bestmögliche Projektbearbeitung zu gewährleisten, beabsichtigte die Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart, eine Arbeitsgemeinschaft »Studienkommission Schnellbahnprojekt Stuttgart« zu bilden. Städtische Ämter, gemeinwirtschaftliche Betriebe und unabhängige Sachverständige sollten in verkehrstechnischen, juristischen, finanzwirtschaftlichen und kommunalen Haushaltsfragen eine optimale Netzwerkplanung erstellen.³⁵⁹ Die eigentliche verkehrstechnische Planarbeit sollte jedoch als Sonderauftrag weiterhin Karl Leibbrand obliegen, der die Bearbeitung der verschiedenen Projektabschnitte nach einem Zeitplan in der Reihenfolge ihrer Dringlichkeit koordinierte. Wie eng diese Termine gesteckt waren, zeigt die gewünschte Planbearbeitung des Abschnitts Hauptbahnhof–Marienplatz zum 31. Dezember 1948, des Abschnitts Marienplatz–Vaihingen bis 30. April 1949, der Streckenerweiterung Vaihingen–Tübingen zum 31. Juli 1949 und des Projekts der Bahnverlegung Hauptbahnhof – geplanter Zentralbahnhof zum 31. Oktober 1949.³⁶⁰

Die erste und wohl wichtigste Ursache für das Scheitern dieses weit-sichtig angelegten Regionalverkehrsplanungskonzeptes lag in der am 20. Juni 1948 in den Westzonen durchgeführten Währungsreform begründet. Sie stellte die Finanzierung des gesamten Unternehmens in Frage und machte darüber hinaus sogar die Bildung der Studienkommission unwiderruflich zunichte.³⁶¹

Einen weiteren Rückschlag ereilte die Stuttgarter Planungsbehörden durch das am 6. August 1948 im württemberg-badischen Landtag verabschiedete Aufbaugesetz, das die erhofften umfassenden kommunalen Planungskompetenzen beim Wiederaufbau gegenüber den privaten Eigentumsrechten sichtlich einschränkte.³⁶² Zur Durchführung der Bebauungsplanung und zur Ordnung des Grund und Bodens wurde den Gemeinden darin lediglich das Recht auf Baulandumlegungen und Grenzregelungen sowie ein Vorkaufsrecht der förmlich festgelegten Aufbaubereiche eingeräumt. Darüber hinaus durften Bausperren nur bis zu einer Dauer von fünf Jahren, mit einer Verlängerungsmöglichkeit um jeweils ein Jahr, festgelegt werden. Als oberster staatlicher Aufsichtsbehörde oblag dem Regierungspräsidium die letztendliche Genehmigung kommunaler Planungen.

In der Folgezeit sollten sich die daraus entstehenden Hemmnisse, bedingt durch die langwierigen Grundstücksverhandlungen und die äußerst zähe Durchsetzung der Planfeststellungsverfahren, zeitweise bis zur Handlungsunfähigkeit der kommunalen Selbstverwaltung auswirken und zu einer erheblichen Verzögerung der Gesamtplanung führen.

Wie sehr die Diskussionen über die Umsetzungsmöglichkeiten der Wiederaufbauplanung in der Kontinuität der politisch vorbelasteten städtischen Planungsarbeit des Dritten Reiches unbewältigt in der Nachkriegszeit fortleben konnten, dokumentiert sich in einer Sachverständigenanhörung des hochangesehenen Paul Bonatz, der von der Stadt eingeladen wurde, am 13. September 1948 vor dem Gemeinderat eine Beurteilung des Generalbebauungsplans abzugeben.³⁶³

Bonatz berief sich dabei auf sein Gutachten aus dem Jahr 1941 und unterstrich seine nach wie vor ablehnende Haltung in der Frage der Bahnstreckeverlegung. Seine Einwände richteten sich vor allem gegen die an der Südseite des Rosensteins notwendig werdende große Zahl von städtebaulich nicht vertretbaren Brücken. Dabei relativierte er die von der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart geforderte Dringlichkeit der Bahnstreckeverlegung insofern, als er dem baldigen Bau eines Schnellbahnnetzes den Vorzug vor anderen Verkehrsplanungen gab.³⁶⁴ Weiter stellte er die beiden Längsachsenverkehrslösungen Hauptstätter Straße-Neckarstraße beziehungsweise Rote Straße analog zu seinen eigenen Planungsvorschlägen aus dem Jahr 1941 als richtig heraus.³⁶⁵

Zur Entlastung des Bahnhofsplatzes legte er seinen im Rahmen der damaligen Ideologie ebenso systemkonformen wie spektakulären Vorschlag einer Autoschnellbahnverbindung durch die Anlagen wieder auf. Daß er diesen Plan in der beginnenden Demokratie guten Gewissens nahezu unverändert und mit denselben Beispielen – Champs-Élysées in Paris und Tiergartenallee in Berlin – vorschlug, weist ihn als unpolitisch denkenden und sich mit den jeweiligen politischen Verhältnissen arrangierenden Architekten aus.

Im Oktober 1948 hatte Karl Leibbrand seine Entwürfe für das Projekt eines Hauptbahnhofs am Rosenstein fertiggestellt.³⁶⁶

In seiner Argumentation gegen die Beibehaltung der Kopfbahnstreckenanlage berief sich Leibbrand auf das Urteil des Eisenbahningenieurs Professor G. Blum, der diese Anlagenform zugunsten eines Durchgangsbahnhofs für Stuttgart ausdrücklich ablehnte und aufgrund der Kessellage eine Lösung mit einem außen liegenden Durchgangsbahnhof und einem innen liegenden, relativ einfachen Kopfbahnhof für den Vorortverkehr als ausreichend erachtete.³⁶⁷ Die Richtigkeit dieser Aussage sah

henden Anlage und unter Vermeidung unnötigen Flächenverbrauchs, nur 566 000 Quadratmeter Grundfläche. Allerdings hätte ein 225 Meter langer und 25 Meter hoher zehngleisiger Viadukt über die Pragstraße zu enormen städtebaulichen Problemen geführt. Da der Entwurf zirka 730 000 Kubikmeter Schüttung erfordert hätte, kam er jedoch dem Bedürfnis nach kurzfristiger Verwertung des städtischen Trümmerschutts entgegen. Mit Gesamtbaukosten von 80 Millionen DM, gerechnet nach den Preisen von 1938, wurde dieses Projekt erheblich billiger veranschlagt als die beiden anderen Lösungen. Auch wurde es in seinen städtebaulichen Auswirkungen weniger beanstandet.

Rosenstein II, mit geschätzten Baukosten von etwa 105 Millionen DM, war im unteren Rosensteinpark parallel zur Ehmannstraße geplant und durch einen 20 Meter hohen und 325 Meter langen Viadukt mit den Unteren Anlagen und der Neckarstraße verbunden. Die nach Waiblingen führenden Gleise hätten den Wasen auf problematische Weise quer auf einem 1,5 Kilometer langen und bis zu 20 Meter hohen Damm gekreuzt.

Rosenstein III besaß, mit Baukosten von 100 Millionen DM, dieselbe Lage wie Entwurf II, war städtebaulich jedoch günstiger angelegt, da der Wasen nicht mehr in der Mitte, sondern an seinem unteren Ende tangiert wurde.

Da der bestehende Bahnhof auf einem Niveau von 246 Metern liegt, Rosenstein I mit 265 Metern, Rosenstein II mit 245 Metern und Rosenstein III mit 237 Metern aber deutliche Höhendifferenzen aufwiesen, erwies sich die Aufgabe letztlich mehr als Höhen- denn als ein Flächen- oder Grundrißproblem. Den Bau und die Finanzierung eigener städtischer Schnellbahnen rechtfertigte Leibbrand, trotz der nicht vorhandenen wirtschaftlichen Kostendeckung, mit ansonsten noch teureren Straßendurchbrüchen und Erweiterungsmaßnahmen.³⁶⁹ Die Talachse wurde deshalb auch als die vorgegebene Achse des Schnellbahnnetzes betrachtet, weil eine Entlastung des Stadtverkehrs dort am besten ermöglicht werden konnte.³⁷⁰

Leibbrand beabsichtigte, zwei 800 Meter lange, im Richtungsbetrieb befahrende Schnellbahnschleifen, jeweils westlich und östlich zum Hauptbahnhof gelegen, an der Wolframstraße einzufädeln. Unter den Gleisen 1 bis 3 sollte dafür ein neuer, unterirdischer Bahnhof mit vier Bahnsteigen gebaut werden. Der dort ansetzende Mittelabschnitt der U-Bahn-Schleife sollte das Stadtzentrum durch die vier Bahnhöfe Hauptbahnhof – Schloßplatz – Wilhelmsbau – Marienplatz mit Streckenabschnitten von 800, 600 und 1200 Metern großflächig erschließen. Eine Wendeanlage war beim Wilhelmsbau mit einer Länge von 350 Metern vorgesehen. Die Linienführung war allein durch die Struktur des Stra-

ßennetzes begründet und folgte zunächst der Lautenschlager-, Friedrich- und Kronprinzstraße, bevor sie das Trümmerfeld bis zur Verbindung der Silberburg- und Tübinger Straße kreuzen sollte.³⁷¹

Die Gesamtkosten für den Mittelabschnitt Wolframstraße–Marienplatz wurden auf etwa 40 Millionen DM geschätzt. Leibbrand wandte sich dabei entschieden gegen die von Pirath als verkehrlich ausreichend erachtete Lösung einer Endschleife, die für unabsehbare Zeit die notwendige Realisierung einer Trassenverlängerung nach Süden unmöglich gemacht hätte. Die Planung dieser Trasse auf dem 6,2 Kilometer langen Abschnitt bis Vaihingen, auf dem insgesamt ein Höhenunterschied von 179 Metern zu überwinden gewesen wäre, wurde deshalb auch als schwierig eingeschätzt.³⁷²

Leibbrand verlieh dem Ausbau des innerstädtischen Mittelabschnitts die höchste Dringlichkeitsstufe, um vor allem den Bahnhofszentrum und die Königstraße vom Verkehr zu entlasten. Zur Finanzierung dieses Projekts schlug Leibbrand vor, schnellstens Mittel aus dem »European Recovery Program« (ERP) zu beantragen, um die Baumaßnahmen möglichst sofort in Angriff nehmen zu können.³⁷³ Die Verlegung des Hauptbahnhofs und der Bau der Filderschnellbahn nach Tübingen sollten dagegen zurückgestellt werden.

Die Planungsaktivitäten der Stadt versiegten jedoch in dem von Leibbrand richtigerweise als entscheidend für die Verkehrsinfrastrukturentwicklung der Stadt eingeschätzten Mittelabschnitt völlig und führten zu einem unvermeidlichen Vertrauensbruch zwischen der Verwaltung und dem die Sachlage richtig einschätzenden Experten. Äußerst drastisch und dezidiert formuliert kam dieser Konflikt Mitte Mai 1949 in einer offiziellen Stellungnahme Leibbrands zur städtischen Verkehrsplanung zum Ausdruck, in der er vor allem die Generalverkehrsplanung angriff und sich in seiner Kritik gegenüber Hoss strikt gegen dessen Planungsvorstellungen abgrenzte.³⁷⁴ Leibbrand lehnte den Generalbebauungsplan kategorisch ab, weil er die Flexibilität der Stadtplanung verhindere, und warf Hoss vor, in dilettantischer Weise den richtigen und prioritätensetzenden Vollzug der Verkehrsplanung zu verschleppen, indem er es versäume, seine fertig erstellten Gutachten und Pläne dem Gemeinderat zur Beratung vorzulegen. Weiter kritisierte er die Praxis der Befreiungsmöglichkeiten von den Bausperren, die im Bereich des Durchbruches der Roten Straße und des damit eng zusammenhängenden Stadtbahnprojekts später zu zusätzlichen und kostensteigernden Maßnahmen führen müßten. Leibbrand sprach der kommunalen Verkehrsplanung jeden weiteren Sinn ab und stellte selbstbewußt die Vertrauensfrage, worauf er auch bald nicht mehr für die Stadt tätig sein sollte.

Vielleicht durch diese Kritik ermöglicht, konnte Leibbrand Mitte Juni 1949 doch noch sein verkehrspolitisches Anliegen vor dem Gemeinderat vortragen.³⁷⁵ Dem ersten und für die Kernstadt wichtigsten Teilabschnitt zwischen Hauptbahnhof und Altem Postplatz maß er die Initialzündung für das ganze Projekt zu, dessen mangelhafter Planungsfortschritt dann entscheidend zum Scheitern des gesamten Projekts beitrug. Die Stadtbahn sollte vorerst vom Hauptbahnhof aus als U-Bahn durch das Trümmergebiet der Roten Straße bis zum Alten Postplatz geführt werden, wobei keine Rücksicht auf bestehende Bauten zu nehmen war und die Kosten durch die Möglichkeit des »Baues im offenen Einschnitt« niedrig gehalten werden sollten.

Das nunmehr auf 1,2 Kilometer Länge zusammengeschrumpfte Projekt wurde ohne Grunderwerb auf etwa neun Millionen DM veranschlagt. Nach einer Stellungnahme von Hoss beschloß der Gemeinderat daraufhin, die Führung der Stadtbahntrasse nach diesem Plan gutzuheißen und die Verwaltung zu beauftragen, die für diesen ersten Teilabschnitt erforderlichen Vorbesprechungen mit der Reichsbahn zu führen.³⁷⁶ Tatsächlich ergriff Klett bald darauf die Initiative und stellte diesen Kontakt her.³⁷⁷

Daß das ganze Unternehmen von der Stadtverwaltung nicht mit dem nötigen Nachdruck verfolgt wurde, veranschaulicht eine wenig später vom Planungsamt abgegebene Verlautbarung, die das ursprünglich geplante Schnellbahnnetz auf eine einzige Durchmesserlinie, die Teilstrecke Hauptbahnhof–Alter Postplatz, zusammenstrich. Die Weiterführung der Strecke nach Vaihingen wurde auf unbestimmte Zeit verschoben.³⁷⁸ Erschwerend kam hinzu, daß die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) in der Realisierung einer innerstädtischen Stadtbahnlinie die Entstehung eines Konkurrenzunternehmens befürchtete.³⁷⁹

Ungeachtet dieser Vorgänge berief sich Leibbrand auf den Beschluß des Gemeinderats vom 22. Juni 1949 und kündigte, da das Projekt dem Verkehrsministerium Württemberg-Baden, der Hauptverwaltung der Bahn und der Eisenbahndirektion Stuttgart bereits unterbreitet worden war, den Baubeginn der U-Bahn-Strecke Hauptbahnhof–Alter Postplatz in absehbarer Zeit an.³⁸⁰ Damit einhergehend wurden die Projekte der Fernplanung, und damit auch die beabsichtigte Verlegung des Hauptbahnhofs, endgültig zugunsten der vordringlicheren Nahplanung aufgegeben.³⁸¹

Gleichzeitig mit der allmählich sich vollziehenden Schrumpfung des Stadtbahnprojekts ist es um so erstaunlicher, daß Carl Pirath abermals den Plan einer eingleisig geführten Untergrundbahnschleife mit Einführung auf der Ostseite des Hauptbahnhofs vorschlagen konnte und damit

die allgemein große Unsicherheit in den Planungserfordernissen dokumentierte.³⁸² Unstrittig war dagegen bei allen Beteiligten der Wille zur Neugliederung des Straßennetzes und zur Entflechtung der Verkehrsknoten im Stadtzentrum, was sich dann zunehmend als das Kernstück der Verkehrsplanung erweisen sollte.³⁸³

Bei dem zur Verwirklichung der städtischen Verkehrsmaßnahmen anzuwendenden Aufbaugesetz stießen die städtischen Planungsbehörden zunehmend auf Schwierigkeiten, denn es wurde offenkundig, daß die rechtlichen Möglichkeiten nicht ausreichten, um ihre Planungen in die Tat umzusetzen. Die für die praktische Handhabung aufgetretenen Erschwernisse lagen darin begründet, daß das Innenministerium die im Gesetz vorgesehenen Durchführungsbestimmungen nicht erließ, und dadurch den Schutz des Privateigentums vor die kommunalen Eingriffs- und Enteignungsmöglichkeiten stellte, was eine plangemäße Bodennutzung außerordentlich erschwerte. In einer Denkschrift der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart an den Gemeinderat zur Problematik des Wiederaufbaus bedauerte Hoss dabei sogar die mit der Wiederherstellung des Rechtsstaates verbundene Normenkontrollmöglichkeit der Bürger, die zu Hemmungen und langfristigen Auseinandersetzungen in Form von Anfechtungsklagen gegen bereits gefaßte Beschlüsse führen würde.³⁸⁴

Die Planungswirklichkeit der fünfziger Jahre

Die Verkehrsgestaltung in der Stuttgarter Innenstadt im Zusammenhang mit dem Planiedurchbruch, der U-Bahn-Planung und dem Ausbau des Bahnhofsvorplatzes

Im Mittelpunkt der Diskussionen um den geplanten innerstädtischen Verkehrsring Heilbronner Straße – Alter Postplatz – Eberhardstraße – Hauptstätter Straße – Neckarstraße – Schillerstraße stand eine Querverbindung im Zuge der Planie. Sie sollte den Innenbereich vom Verkehr entlasten, aber auch als Verbindung zu den westlichen Stadtteilen und auf die Fildern dienen. Es handelte sich dabei um einen radikalen Plan, denn ein Durchbruch der Planie im Nordwesten bedeutete den Abbruch des Kronprinzenpalais. Das 1845 bis 1854 errichtete ehemalige Wohngebäude der württembergischen Kronprinzen war zwar im Zweiten Weltkrieg ausgebrannt, seine Außenmauern, vor allem die klassizistische Fassade an der Königstraße, standen jedoch unversehrt.

Die Neuanlage von breiten Hauptverkehrsstraßen innerhalb des bisher eher gleichförmig ausgebauten Straßennetzes hatte, da Stuttgart einen überproportional hohen Anstieg der Motorisierungsziffern verzeichnete, vor allem in den nationalsozialistischen Neugestaltungsplänen eine große Rolle gespielt, wobei allerdings die ideologisch bedingte axiale Ausrichtung auf exponierte Bauwerke und Plätze weitgehend die Form bestimmte. Indessen hatte keiner der Neugestaltungspläne einen Durchbruch der Planie zur Roten Straße vorgesehen. Erst die umfangreichen Zerstörungen des Bombenkrieges ermöglichten es in der Nachkriegszeit, gleichsam aus der Not eine Tugend zu machen und im Zuge des Neuaufbaues die schon vorhandenen Planungen in die Wirklichkeit umzu-

setzen, ja verkehrsplanerisch zu optimieren. Die von Anfang an in der Pirathschen Planung enthaltene Lösung des Planiedurchbruches sollte sich in den kommenden Jahren zum bedeutsamsten Konfliktpunkt in der Wiederaufbauplanung ausweiten. Im mitunter erbitterten Streit wurden die verschiedenartigen Interessen der Stadt und des Staates deutlich.

Zwar hatte Finanzminister Karl Frank am 16. Mai 1950 der Beseitigung des Kronprinzenpalais zugestimmt, doch revidierte Ministerpräsident Reinhold Maier diese Entscheidung kurz vor Ablauf der Anhörungs- und Einspruchsfrist. Das Konzept der Landesregierung stand daraufhin den städtischen Vorstellungen zur Entlastung der Innenstadt nahezu diametral gegenüber, indem es nämlich von dem fundamentalen Herzstück der städtischen Verkehrsplanung, dem Planiedurchbruch, abrückte und statt dessen den Ausbau von Umgehungsstraßen beziehungsweise den Umbau des Hauptverkehrsknotenpunkts Bahnhofplatz intendierte.

Der in enger und korrespondierender Beziehung mit der Querverbindung Mitte stehende Bahnhofplatz spielte nun in den Verkehrskonzepten von Stadt und Landesregierung, die als Grundbesitzverwalterin des in der Stadt umfangreich vorhandenen ehemaligen Kronguts sehr stark in die Planungs- und Selbstverwaltungskompetenzen der Stadt einzugreifen vermochte, eine unterschiedliche Rolle. Das städtische Konzept sah vor, die Planie als höchst leistungsfähige Querspange bis zur Roten Straße und darüber hinaus zur Schloßstraße durchzuführen, um auf diese Weise der Ballung im Stadtzentrum zu begegnen und die Königstraße als reine Geschäftsstraße ausschließlich für den Fußgängerverkehr zugänglich zu machen. Mit diesen Maßnahmen sowie der Durchführung der Heilbronner Straße in Richtung Rote Straße sollte eine wesentliche Entlastung des Bahnhofsvorplatzes vom Durchgangsverkehr erzielt werden, die in einer gemeinsamen Planung von Stadtverwaltung, SSB und Eisenbahndirektion vor allem in der Entflechtung des Kraftfahrzeug- und Straßenbahnverkehrs gesehen wurde. Mit dem vordergründigen Argument, dem Fußgänger wieder zu seinem Recht zu verhelfen, sollte die Fahrbahn zum Hindenburgbau hin gelegt werden, um so den Kraftfahrzeugverkehr reibungslos zu kanalisieren. Schon bei der Planung für diese Umgestaltungsmaßnahmen war von einer späteren Realisierung des Stadtbahnprojekts nicht mehr die Rede.³⁸⁵

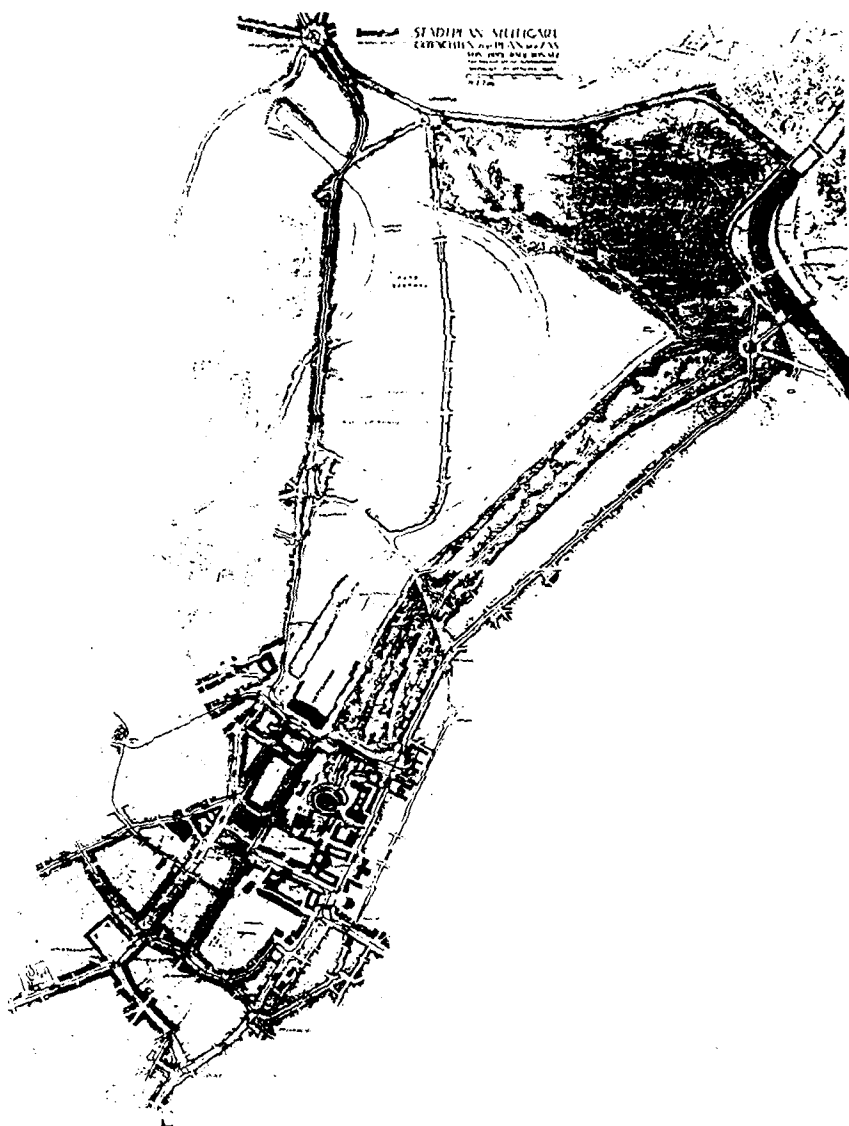
Um die Geschehnisse der von der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart ausgearbeiteten Stadtplanung beeinflussen zu können, die besonders in die sensiblen öffentlichen Bereiche der Anlagen und des Schloßplatzes eingriff, versuchte sich das Land nun durch Gutachten Rechtsstandpunkte zu sichern, die durch Autoritäten auf dem Gebiet des Städtebaus untermauert werden sollten. Im Juli 1950 wurde der in Stutt-

gart hoch angesehene und für diese Aufgabe prädestiniert erscheinende Paul Bonatz mit der Erstellung eines Gutachtens über den von der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart ausgearbeiteten Stadtbauplan beauftragt.³⁸⁶ Dieses lag Anfang Oktober dem Ministerrat vor, der in einer Sondersitzung einen grundsätzlich zustimmenden Beschluß faßte und in den wesentlichen Punkten mit den Bonatzschen Vorschlägen übereinstimmte.³⁸⁷

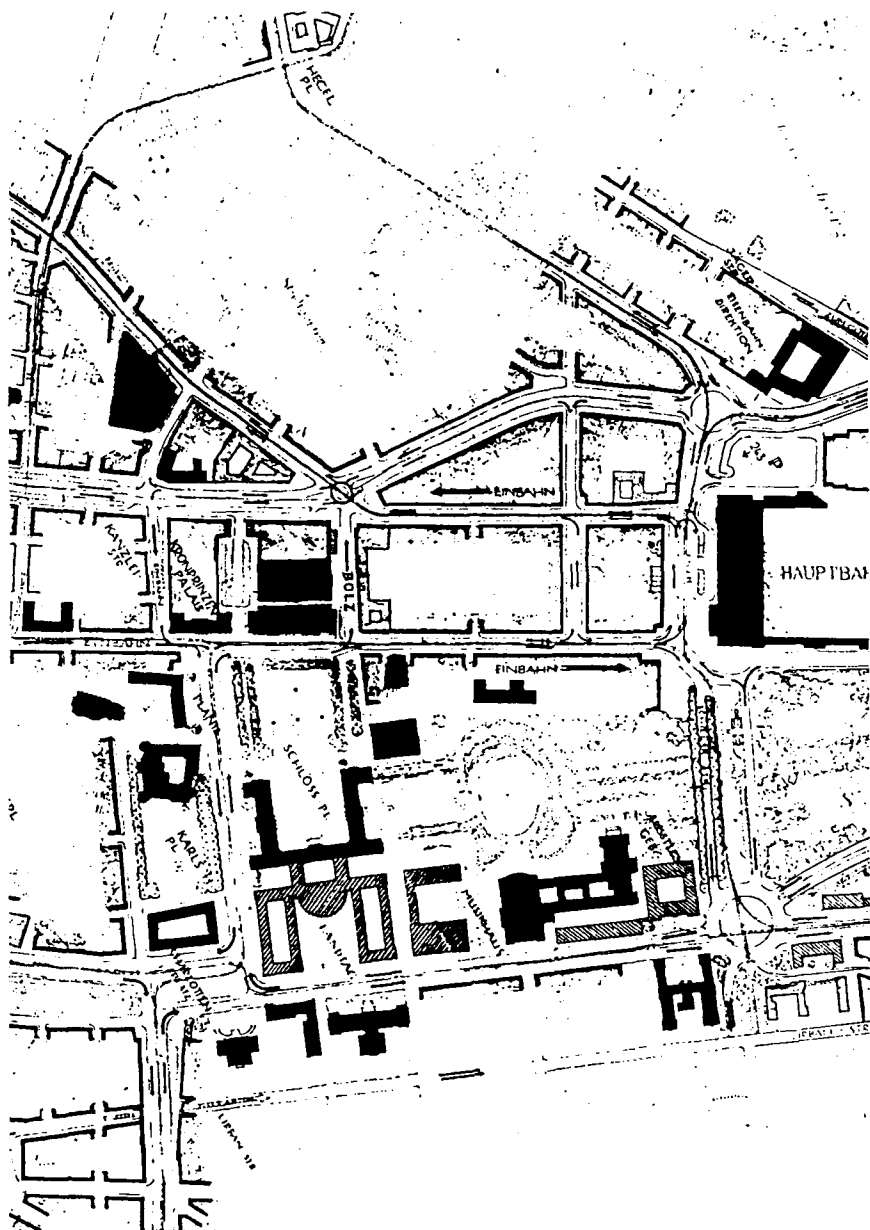
Völliger Konsens bestand in der Ablehnung der Übereignung des Kronprinzenpalais an die Stadt, das auch nach Meinung des Ministerrats kein Hindernis für eine Lösung der städtischen Verkehrsfragen bildete. Gleichfalls machte sich der Staat die Ansicht des Gutachters zu eigen, die Verbreiterung der Neckarstraße zwischen Schillerstraße und Charlottenplatz nach der Talseite und nicht nach der Bergseite hin auszuführen. Für die Neugestaltung des innerstädtischen Verkehrssystems wurden die Vorschläge von Bonatz zur Ausführung empfohlen. Ebenso wurde, als Zugeständnis an Bonatz, die Möglichkeit des Baues eines »Parkways« durch die Anlagen für vertretbar erklärt³⁸⁸ (Abbildung Seite 141).

Obwohl das Bonatzsche Gutachten weitgehend auf dem aus dem Jahr 1941 aufbaute, wurde die Frage der damals breit erörterten U-Bahn von ihm nun wohl mit dem Wissen völlig ignoriert, daß dieses Projekt nach dem Stadtbauplan der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart vorerst nicht mehr zur Debatte stand. Die Grundsätze der Planung konzentrierten sich deshalb fast ausschließlich auf ein neues Straßensystem, bei dem die Entlastung der Königstraße und der Durchbruch zweier Tangenten, den späteren City-Tangenten im Zuge der Neckarstraße-Hauptstätter Straße und der Heilbronner Straße-Rote Straße, im Mittelpunkt standen. Um den Bahnhofplatz und die Planie zu entlasten, schlug Bonatz vor, die äußeren Querverbindungen leistungsfähiger zu gestalten, also gegensätzlich zu der Auffassung des Planes der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart zu verfahren, die den Querverkehr ausdrücklich auf den zentralen Punkt des Systems Planiedurchbruch zuzuleiten beabsichtigte (Abbildung Seite 142).

Entsprechend seines favorisierten Grundsatzes zur Abwicklung des Fließverkehrs schlug Bonatz für das Stadtzentrum weitgehend die Verkehrsführung in Einbahnrichtung vor, was besonders auch für den Bahnhofplatz die Konsequenz einer neuen räumlichen Einteilung vorsah. In den 66 Meter breiten Raum sollte eine Gehwegzunge eingelegt werden, die mit einer 120 Meter langen Straßenbahnhaltestelle eine Einheit bilden sollte – im Interesse der Fußgänger eine zweigleisige Anlage. Der Plan der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart sah dagegen eine viergleisige Straßenbahnanlage vor.³⁸⁹



Plan von Paul Bonatz für die Verbindung mit dem Neckartal, 1950.



Verkehrsplan von Paul Bonatz für die Innenstadt, 1950.

Während Bonatz die verkehrstechnischen Lösungsvorschläge der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart für die Abwicklung des Querverkehrs in der Hauptsache ablehnte, stimmte er ihren Plänen für die Führung der Längstangenten, insbesondere für die Rote Straße, uneingeschränkt zu. Dabei machten die weitgehenden Zerstörungen in diesem Gebiet auch den auflösenden Eingriff in die Struktur des Friedrichplatzes möglich.

In Anlehnung an sein Gutachten aus dem Jahre 1941 beabsichtigte Bonatz auch zehn Jahre später noch einer möglichen Stadterweiterung in Richtung Neckarufer und Bad Cannstatt gerecht zu werden, indem er etwa hundertsechzig Meter von der Neckarbrücke entfernt einen großen, sechsstrahligen Sternplatz mit einem Durchmesser von hundert Metern vorschlug. An diesen angeschlossen griff er wieder die Idee des »Parkways« auf, obwohl er sich darüber im klaren war, daß dieser Plan den Interessen seines Auftraggebers zuwiderlaufen mußte. Die Forderung nach dem Bau dieser »Autobahn« durch den Schloßgarten stellte er in den Mittelpunkt seines Gutachtens, indem er mit denselben Argumenten wie schon 1941 den Wert der Anlagen herabminderte.³⁹⁰ Allein die Vorstellung, die repräsentativste und zugleich bequemste Verbindung zum Neckar schaffen zu können, war für Bonatz maßgebend. Daß ihm dabei immer noch der große, repräsentative Stadtentwurf vorschwebte, verweist ihn auf die Stadtplanungsideale der klassizistischen Stadtbaukunst, die in ihrer Ausrichtung an rein ästhetischen Leitbildern natürlich keine Antwort mehr auf die vielschichtig institutionalisierten und damit äußerst kompliziert gewordenen Anforderungen des modernen, motorisierten Straßenverkehrs zu geben vermochten. Bezeichnenderweise berief sich Paul Bonatz auch hier wieder auf dieselben idealen Stadtentwürfe monarchistischer Planungen wie die Champs-Élysées in Paris und den Berliner Tiergarten und versetzte sie in die bundesrepublikanische Gegenwart, ohne dabei zu bedenken, daß ein Wiederaufleben eines solchen Vorhabens aufgrund des sensibilisierten demokratischen Bewußtseins und anders gearteter Verwaltungsstrukturen nicht mehr möglich war.

In seiner Planung für die Gauhauptstadt im Jahr 1941 konnte Bonatz die Ausmündung des »Parkways« in die Schillerstraße noch in der Verlängerung der Mittelallee auf den Platz der Eberhardsgruppe hin vorsehen, also eine vollkommen symmetrische Lösung zwischen Königstraße und Neckarstraße axial zum Schloß vorschlagen, die in ihrer geradlinigen Führung bewußt der politischen Ideologie des Dritten Reiches entsprach. Den verkehrlichen Anforderungen hätte diese Neuauflage repräsentativen Städtebaus in keiner Weise entsprochen.

In einer neuen Variante versuchte nun Bonatz diesen Plan an die veränderten verkehrlichen wie politischen Gegebenheiten anzupassen, und zwar dergestalt, daß er die Ausmündung der Parkstraße mittels eines Knicks in den Kreuzungspunkt Neckarstraße–Schillerstraße einmünden ließ. Die halbherzige Absicht, das Vorhaben durch diese Maßnahme in eine »demokratischere« Form zu kleiden, mußte mißlingen. Allein seine Forderung, die Schillerstraße in einer breiten Zäsur durch die Anlagen dem Verkehr ganz zu öffnen, sollte sich durch die Inbetriebnahme des Wagenburgtunnels zwangsläufig von selbst ergeben.

Um ihrerseits Argumente gegen das Gutachten von Bonatz in Händen zu haben, beauftragte der Gemeinderat der Stadt am 26. Oktober 1950 den Ulmer Verkehrswissenschaftler Max-Erich Feuchtinger zu einer vergleichenden und kritischen Stellungnahme der Pläne von Bonatz und der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart, denn der sich unvermeidbar anbahnende Konflikt über die Verkehrsführung in der Stuttgarter Innenstadt veranlaßte diese, möglichst bald zu vermitteln. In den Gesprächen zwischen den von der Planung betroffenen Interessengruppen zu kommen. Vom 31. Oktober 1950 bis zum 17. Februar 1951 wurden insgesamt neun Sitzungen zwischen den Vertretern der Landesregierung und der Stadtverwaltung abgehalten, die nach ihren Protagonisten im nachhinein als Bonatz-Hoss-Feuchtinger-Gespräche bezeichnet wurden, aber ohne konkret greifbare Ergebnisse geblieben sind.³⁹¹

In den Verhandlungen beharrte die Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart auf dem Ausbau eines leistungsfähigen Straßennetzes in der Innenstadt. Als vordringlich wurde die Stärkung des Straßenverkehrsnetzes im nordwestlichen Teil der Innenstadt angesehen, innerhalb dessen der Ausbau der drei Hauptverkehrsknoten Friedrichstraße/Rote Straße, Bahnhofplatz/Alter Postplatz und die Talquerverbindung Mitte als Problem erkannt worden war. Der Bahnhofplatz sollte dafür in Richtung Cannstatter Straße/Schillerstraße ausgeweitet werden. Hier gab die Stadt der von der SSB geplanten viergleisigen Straßenbahnhaltestelle den Vorzug, deren Linien von der unteren König- zur Heilbronner Straße und von der Lautenschlager- zur Neckarstraße sich auf dem Bahnhofplatz berühren sollten. Die Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart argumentierte, daß der Knotenpunkt Mitte unmittelbar mit dem Problem einer leistungsfähigen Talquerverbindung zusammenhänge. Da auf oder unter dem Bahnhofplatz diese Querverbindung nicht hergestellt werden könne, ferner eine Untertunnelung des Platzes in Längsrichtung abgelehnt wurde, könne diese nur zwischen dem Knotenpunkt Mitte und dem Charlottenplatz verlaufen.

In der siebten Sitzung, am 12. Februar 1951, stellte die Bundesbahndirektion ihr Nahverkehrskonzept vor und wies auf den Zusammenhang des U-Bahn-Projekts mit dem von der Stadt aufgestellten Bebauungsplan Rote Straße hin. Nach den Plänen der Bundesbahndirektion sollte die U-Bahn am Bahnhof und am Alten Postplatz die Ebene –1 einnehmen. Unter dem mittleren Knoten sollte sie in die Ebene –2 abgesenkt werden. Bonatz forderte deshalb als erste Planungsmaßnahme die Fertigstellung der Roten Straße.³⁹²

Die Forderung, die U-Bahn als leistungsfähige Stadtbahn im Zusammenhang mit der Roten Straße zu bauen, paßte nicht in das Konzept der Stadt Stuttgart, die statt dessen dem Ausbau des Verkehrsknotens Mitte absolute Priorität einräumte. Hoss und Feuchtinger vertraten die Überzeugung, den Planiedurchbruch als erste Ausbaustufe vorziehen zu müssen, da die Baulandumlegungen im Gebiet Rote Straße fünf bis sechs Jahre in Anspruch nehmen würden. Ebenso könnten die umfangreichen und finanziell aufwendigen Umbaumaßnahmen der Straßenbahnanlagen auf dem Bahnhofsplatz nur durch die Vorleistung des Planiedurchbruches risikolos abgesichert werden. Im Verlauf der Gespräche zog Bonatz seinen Vorschlag eines Einbahnsystems im Bereich Bahnhofsplatz und Alter Postplatz/Wilhelmsbau zurück und näherte sich in diesem Bereich dem Plan der Stadt an, hielt ihn jedoch im Bezirk Kronprinzenpalais und Königsbau weiterhin aufrecht. Die Gespräche waren trotz optimistischer Stellungnahme der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart am 17. Februar 1951 endgültig gescheitert.³⁹³

Neben dem von der Landesregierung beauftragten Paul Bonatz erstellte der ehemalige Präsident des Technischen Landesamtes, Rudolf Grossjohann, im Dezember 1950 in Eigeninitiative ebenfalls ein Gutachten über die Regelung der Verkehrsverhältnisse in Stuttgart.³⁹⁴ Zwar verfolgte auch er die adäquate Anpassung des ungenügenden Straßennetzes an die sich verstärkenden Anforderungen des Kraftfahrzeugverkehrs, doch gingen seine Vorstellungen über die seiner Fachkollegen hinaus. Um den Durchgangs- vom Innenstadtverkehr zu trennen, suchte Grossjohann die Entlastungsmöglichkeiten weit außerhalb des Stadtzentrums, und zwar in Form eines weitmaschig angelegten Netzes von Umgehungsstraßen in Richtung des Industrieschwerpunkts im Stuttgarter Norden. In der Innenstadt ersetzte Grossjohann die schon als unumstritten geltende südöstliche Tangentiallösung der Neckarstraße durch die Urbanstraße und erweiterte auf diese Weise den Kernbereich der Stadt beträchtlich. Der Ausbau der Querspange Wolframstraße sollte den Bahnhofsvorplatz entlasten. Die Errichtung eines Einbahnring-systems nach Bonatzschem Muster, bestehend aus Neckar-, Cannstatter

Straße und einer neu anzulegenden Platanenallee, hätte die Anlagen radikal vernichtet.³⁹⁵

Schon am 19. Februar 1951 gaben Bonatz, Hoss und Feuchtinger im Gemeinderat ihre Standpunkte hinsichtlich der ergebnislos gebliebenen Verhandlungen bekannt.³⁹⁶ Mit Ausnahme des Blockes Schloßplatz – Bolzstraße – Friedrichstraße – Kanzleistraße verzichtete Bonatz nun auf sein Konzept eines Einbahnstraßensystems in der Innenstadt, um das Kronprinzenpalais und den unverwechselbaren Charakter des Schloßplatzes zu erhalten. Damit schätzte er den Kulturwert des Platzes höher ein als die sich durch den Umbau des Platzes ergebenden verkehrlichen Vorteile und hielt konsequenterweise beide Anliegen für miteinander nicht vereinbar.³⁹⁷ Als Voraussetzung für das Funktionieren des Einbahnstraßensystems um den Schloßplatz erachtete Bonatz das Herausnehmen der Straßenbahn aus der oberen Königstraße und ihre Verlegung in die Rote Straße. Der Einrichtung einer zweiten Straßenbahntallängslinie durch die Hauptstätter Straße sollte der Ausbau einer viergleisigen Haltestelle am Bahnhof vorausgehen. Damit stimmte Bonatz dem Plan der SSB zu, den Schwerpunkt der Straßenbahnlinien vom Schloßplatz an den Bahnhofplatz zu legen. Die Realisierung des Stadtbauplans hätte deshalb zuerst in dem Abschnitt Rote Straße – Friedrichstraße – Kanzleistraße ansetzen müssen.

Walther Hoss dagegen betrachtete die Herausnahme der Straßenbahn aus der Königstraße als ein Fernziel der Planung. Dabei wurde als Vorleistung für den Umbau des Bahnhofplatzes der Friedrichstraßen- und der Planiedurchbruch für unabdingbar erklärt. Während es Bonatz in erster Linie um die kleinschrittige Entflechtung der öffentlichen Verkehrsmittel ging, deutlich erkennbar an der Trassierung der Straßenbahnlinien, wollte Hoss die Planung so aufwendig wie möglich durchführen. Ausschließlich an den einseitigen Bedürfnissen des Kraftfahrzeugverkehrs ausgerichtet, stellte sie eine maximale Anpassungsplanung dar. Die Aufweitung des Straßenraums, verbunden mit möglichst wenigen Stoppunkten, wurde stets mit dem städtebaulichen Leitbild der »aufgelockerten« Stadt begründet, ferner mit dem hohen Anteil der Autofahrer von 85 Prozent am innerstädtischen Ziel- und Quellverkehr. Nach dem Modell der »autogerechten Stadt« sollte die »freie Fahrt des Autos« gewährleistet und das Straßensystem auf »grüne Welle« eingestellt werden. Mit seiner Absicht, lediglich den vorhandenen Verkehr in der Innenstadt zu meistern, unterschätzte Hoss völlig die gegenteiligen Auswirkungen seiner Bestrebungen, die wesentlich zur Sogwirkung des Kraftfahrzeugverkehrs beitrugen. Seiner Forderung, einen großen Verteiler als Hauptquerspange im Zentrum der Stadt zu bilden, setzte Bonatz die beiden äußersten innerstädtischen Querspan-

gen Paulinen- und Wolframstraße entgegen, die von der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart jedoch als leistungsschwach, nicht ausbaufähig und durch die Entfernung von 2,4 Kilometer als zu weit auseinanderliegend betrachtet wurden.

Max-Erich Feuchtinger, der als Sachverständiger der Stadt sein Gutachten im Januar 1951 fertiggestellt hatte, qualifizierte den überarbeiteten Plan von Bonatz als undurchführbar ab und empfahl den leistungsfähigeren Plan der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart zur Ausführung.³⁹⁸ Die Bonatzsche Absicht, den Block um das Kronprinzenpalais zu einer »Insel der Kultur« zu machen, wurde von ihm als unzeitgemäße Dominante des fürstlichen Städtebaus abgelehnt.

In der Tat wies der Plan der ZAS eindeutige Vorteile für eine reibungslosere Verkehrsführung zwischen Wilhelmsbau und Bahnhofsplatz auf. Die Einflußmöglichkeiten äußerer Entlastungsstraßen zur Begrenzung des City-Verkehrs wurden dabei aber weitgehend negiert.³⁹⁹ Diese Zielvorgabe erklärte den Plan der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart zu einer reinen Anpassungsplanung, in dem es unter Vernachlässigung städtebaulicher Gesichtspunkte oder verkehrsberuhigender Maßnahmen ausschließlich um die quantitative Bewältigung des Verkehrs ging.

Wie »relativ« richtig, brauchbar und zukunftsweisend die Gutachten der Sachverständigen im nachhinein zu bewerten sind, verdeutlicht die Tatsache, daß Feuchtinger den Bonatzschen »Parkway« strikt ablehnte, und in der Heilbronner Straße und an der Kreuzung Neckar-/Schillerstraße für die Straßenbahn schon die zweite Ebene berücksichtigte, während Bonatz statt dessen die Erbreiterung der Straßen und ineffektive Kreisverkehrsplätze vorschlug. Alle beteiligten Interessengruppen waren sich jedoch darüber einig, daß der Bahnhofsplatz als Verkehrsmittelpunkt der Stadt nicht isoliert von dem Knotenpunkt Stadtmitte behandelt werden dürfte, sondern mit diesem in engem Zusammenhang gesehen werden müsse.

Der uneingeschränkt akzeptierte Durchbruch der Heilbronner/Friedrichstraße sollte in einem nun wesentlich verlängerten Bahnhofsplatz die kreuzungsfreie Einmündung der Straßenbahnen ermöglichen, indem ein von Feuchtinger vorgeschlagener sogenannter »Fly Over« als Überführung im Zuge des Durchbruchs und unter Ausnutzung der gegebenen Höhenunterschiede den Bahnhofsplatz von allem Fremdverkehr entlasten sollte.⁴⁰⁰

Um den Zielverkehr in die Innenstadt bewältigen zu können, beabsichtigte Feuchtinger, die beiden Knotenpunkte Stadtmitte und Bahnhofsplatz in der höchstmöglichen Leistungsfähigkeit auszubilden. Als besonderen Vorzug seiner Planung stellte er die Möglichkeit ihrer ab-

schnittweisen Verwirklichung in vier Ausbaustufen heraus, wobei dem Durchbruch Heilbronner/Friedrichstraße und dem Planiedurchbruch absolute Priorität eingeräumt wurde. Innerhalb der Stufen 2 und 3 waren der Umbau der Heilbronner Straße, des Bahnhofsplatzes und der Durchbruch der Roten Straße zur Fritz-Elsaß-Straße vorgesehen. Die letzte Stufe sah den Bau des »Fly Over« am Bahnhofsplatz und die Kraftwagenunterführung in der Stadtmitte vor.

In einer prompten Reaktion auf die fruchtlose Verhandlung vor dem Gemeinderat fällte Paul Bonatz daraufhin gegenüber Oberbürgermeister Arnulf Klett ein vernichtendes Urteil über die Planung der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart und setzte damit den Auftakt zu einem mehrere Jahre lang schwelenden Streit zwischen den beteiligten Kontrahenten.⁴⁰¹ Klett seinerseits versuchte, Bonatz in die Pflicht zu nehmen, und zum Einlenken auf städtische Positionen zu bewegen.⁴⁰²

Auch Ministerpräsident Reinhold Maier kam einer Intervention Kletts nicht entgegen, der forderte, den Ministerratsbeschluß zur Beauftragung von Bonatz zu revidieren, weil wesentliche Teile seines Gutachtens hinfällig geworden wären. Maier räumte der Stadt lediglich die Möglichkeit einer Besprechung mit dem Ministerrat ein.⁴⁰³

Angeichts der widersprüchlichen Stellungnahmen zum Stuttgarter Innenstadtverkehrsproblem hielt es das Staatsministerium für angebracht, am 26. Februar 1951 eine Kommission aus Fachleuten des Technischen Landesamtes einzuberufen.⁴⁰⁴

Um gegenüber den städtischen Positionen nicht weiter ins Hintertreffen zu geraten, beauftragte der Ministerrat am 5. März 1951 den nach seiner Tätigkeit für die Stadt Stuttgart mittlerweile in Zürich zum Professor avancierten Karl Leibbrand, um in einem weiteren Gutachten die Standpunkte der Landesregierung zu erhärten.⁴⁰⁵ Wohl aufgrund seiner Ortskenntnis konnte Leibbrand das Gutachten in der erstaunlich kurzen Zeit von nur einer Woche vorlegen.⁴⁰⁶

Wesentlich Neues erbrachten Leibbrands Vorschläge nur für den Bahnhofsplatz, dessen Verkehrsverhältnisse er dadurch verbessern wollte, daß er zwei getrennte Straßenbahnhaltestellen jeweils am Nord- und Südausgang des Empfangsgebäudes vorsah, um dadurch auf dem dann freien Vorplatz Flächen für den Kraftfahrzeugverkehr zu gewinnen. Durch die Konzentration der Straßenbahnen in zwei Bahnhofsbereichen sollten die beiden Längsachsen durchgehend schienenfrei angelegt und die Querspange Schillerstraße leistungsfähig für den Kraftfahrzeugverkehr ausgebaut werden.

Um den Bonatz-Plan gegenüber der Stadt nicht noch weiter zu entwerten, in den das von dem Direktor der SSB, Professor Bockemühl, und

der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart ausgearbeitete Straßensystem unverändert übernommen worden war, riet das Staatsministerium Leibbrand aus taktischen Gründen dazu, seine Einstellung gegenüber der Bonatzschen Planung am Bahnhofsplatz zu relativieren und dies öffentlich bekanntzugeben, worauf Leibbrand seinen Entwurf als Übergangslösung zum Vorschlag Bonatz bezeichnete.⁴⁰⁷

In einem Kommuniqué äußerte sich am 20. April 1951 die Kommission des Technischen Landesamtes über die Verkehrsgestaltung in der Stuttgarter Innenstadt.⁴⁰⁸ Mit Ausnahme der Planie wurde die Notwendigkeit der geplanten Querspangen im Innenstadtbereich bejaht, außerdem die Verlegung des Straßenbahnverkehrsknotenpunktes vom Schloß- an den Bahnhofsplatz. Dessen Entlastung wurde ausdrücklich befürwortet, weil mit der Eröffnung des Wagenburgtunnels ein beträchtlicher Verkehrszuwachs antizipiert wurde. Die Kommission kam weiter zu der Überzeugung, daß die von Bonatz vorgeschlagene Parkstraße nicht empfohlen werden könne, da diese eine ausreichende Schonung der Anlagen nicht gewährleiste und dem Bahnhofsplatz zusätzlichen Verkehr bringe.

Den Leitgedanken Feuchtingers und der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart, den Verkehr erst an die Innenstadt heranzuführen, um ihn dann durch die Querspange Planie wieder aufzuteilen, standen die Vorschläge von Bonatz und Leibbrand entgegen, die den Verkehr von der Stadtmitte fernhalten beziehungsweise ihn in Längsrichtung abführen wollten. Diesem Ziel untergeordnet wurde auch der für die Realisierung der Pläne Bonatz und Leibbrand dringend notwendige Ausbau der Außentangente Wolframstraße, die durch eine kreuzungsfreie Querspangenausbildung in Verbindung der Cannstatter Straße mit der Heilbronner Straße eine wesentliche Entlastung der Innenstadt nach sich ziehen sollte.

Am 23. April 1951 fand die von Ministerpräsident Reinhold Maier der Stadt zugebilligte Sitzung mit dem Ministerrat und allen Sachverständigen statt. Es konnte jedoch auch hier keine Übereinstimmung für die Aufbau- und Verkehrsplanung gefunden werden.⁴⁰⁹ Der Stadtverwaltung wurde statt dessen nahegelegt, eine Lösung des Problems Bahnhofsplatz herbeizuführen.

Im Mai 1951 wurde der im Jahr 1948 genehmigte Generalbebauungsplan der Stadt in einer weiterentwickelten Form neu aufgelegt.⁴¹⁰ Während das Straßennetz des alten Plans unverändert in die Neufassung übernommen wurde, wurde die 1948 noch als Fernziel geplante Bahnverlegung nicht mehr berücksichtigt. Erstmals nach seiner Bestellung durch den Gemeinderat im Jahre 1948 beschäftigte sich auch der zur sachverständigen Beratung der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stutt-

gart aus ehrenamtlichen Mitgliedern bestehende sogenannte ZAS-Beirat mit der Frage des Planiedurchbruchs. Er kam nach eingehenden Beratungen zu dem Schluß, daß die Planie nicht vom Verkehr zu entlasten sei und der ZAS-Plan allein den notwendigen Ordnungsmaßnahmen zur Regelung des innerstädtischen Verkehrs gerecht werde.⁴¹¹ Die Vorschläge von Bonatz und Leibbrand wurden als Verschlechterung abgelehnt, da sie die Zahl der Knotenpunkte vermehrten.⁴¹²

Gespräche über Maßnahmen zur Entlastung des Bahnhofsplatzes fanden am 16. und 26. Juli zwischen Vertretern der Stadt, der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart, der SSB und der Eisenbahndirektion statt. Als Verhandlungsergebnis wurde eine Plangestaltung festgelegt, die den Verkehrsfluß durch Herausnahme des Kraftfahrzeug-Durchgangsverkehrs vor dem Empfangsgebäude und durch eine so knapp als möglich bemessene Straßenbreite begrenzen sollte. An der Längsseite des Gebäudes sollten, zusammen mit einer viergleisigen Straßenbahnhaltestelle, weite Fußgängerbereiche angelegt werden. Um das Empfangsgebäude waren öffentliche Verkehrsflächen geplant.⁴¹³ Der Durchbruch der Roten Straße sollte die Voraussetzung dafür schaffen, den Verkehr aus der Lautenschlager- und der Königstraße, den beiden wichtigsten Fußgängerbereichen der unteren City, herauszunehmen.

Das Planungskonzept der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart mußte auf den Widerstand der vom Land bestellten Gutachter stoßen, vor allem bei Leibbrand.⁴¹⁴ Er warf der Stadtverwaltung vor, den Bereich des Bahnhofsplatzes nur aus Gründen der Verhandlungsführung in den Vordergrund zu schieben, um von dem Hauptstreitpunkt, dem Planiedurchbruch, abzulenken. Als einziger Sachverständiger schätzte er die durch die Eröffnung des Wagenburgtunnels sich verschlechternde Verkehrssituation realistisch ein, indem er die Unvermeidlichkeit des Bahnhofsplatzausbaus zu einer leistungsfähigen Querspange als zwangsläufig voraussah, deren negative Auswirkungen lediglich durch den Bau einer U-Bahn im Zuge der Roten Straße gemildert werden könnten.⁴¹⁵ Den Kraftfahrzeugverkehr ordnete er ausschließlich den Längstangenten Neckar-/Hauptstätter Straße beziehungsweise Rote Straße zu, während der Straßenbahn die Aufgabe zukommen sollte, die Königstraße zu erschließen.⁴¹⁶

Zum Zweck der U-Bahn-Planung wurde am 23. September 1951 bei der Eisenbahndirektion Stuttgart ein eigenständiges Dezernat unter der Leitung der Sachbearbeiter Walther Lambert und Willi Keckeisen gegründet.⁴¹⁷ Deren Trassierung, die unter der Lautenschlager- und der Roten Straße bis zum Alten Postplatz geführt werden sollte, entsprach den Konzeptionen der letzten Jahre. Die unabhängig davon erforderliche

Erweiterung der Roten Straße sollte gleichzeitig eine »billige« Lösung in offener Baugrube ermöglichen, so daß eine gemeinsame Finanzierung von Bund, Land und Gemeinde als tragbar erschien. Gegenüber dem Innenministerium zog die Bundesbahn die Verkürzung der Gäubahnstrecke durch die direkte Verlängerung der U-Bahn nach Herrenberg für einen späteren Zeitpunkt in Betracht. Die Alternative einer Elektrifizierung der Gäubahn von Stuttgart nach Böblingen kam aufgrund ihrer Unwirtschaftlichkeit nicht in Frage.⁴¹⁸

Die neuen Pläne zum Umbau des Bahnhofsplatzes wurden im Juni 1952 veröffentlicht.⁴¹⁹ In ihnen wurden insbesondere die durch die geringe Platztiefe des aufgeweiteten Straßenraums bedingten Schwierigkeiten für den Fußgängerverkehr hervorgehoben, der durch strikte Trennung vom Kraftfahrzeugverkehr, weiträumige Fußgängerbereiche und durch Unterführungen sicherer gemacht werden sollte. Als Ersatz für die am Nordausgang wegfallende Omnibushaltestelle wurde in der Cannstatter Straße ein zentraler Omnibusbahnhof geplant. Erstmals wurden für die Umgestaltungsmaßnahmen auch Verkehrszählungen durchgeführt. Dabei wurde die Zahl der täglich das Empfangsgebäude passierenden Reisenden mit 123 000 angegeben.

In den bisherigen Verhandlungen über die U-Bahn-Planung der Bundesbahn war die Stadtverwaltung und die Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart über die Planungsfortschritte informiert worden, nicht jedoch die SSB. Da die SSB inzwischen, um der vermeintlichen Konkurrenz der Bundesbahn gewachsen zu sein, eigene Planungskonzepte für eine Unterpflasterbahn aufgelegt hatte, lag der begründete Verdacht nahe, daß die Stadt bestrebt war, ihren kommunalen Eigenbetrieb aus den Planungen herauszuhalten, um Interessenskollisionen mit der Bahn zu vermeiden und der kommenden Verkehrsentwicklung hin zum Individualverkehr gerecht werden zu können.⁴²⁰

Tatsächlich wichen die Konzepte beider Verkehrsträger erheblich voneinander ab. Während die Bundesbahn die viel weitergehendere Ergänzung ihres Eisenbahnnetzes im Stuttgarter Umland plante, verfolgte die SSB lediglich eine Verbesserung des innerstädtischen Straßenbahnnetzes mit dem Mittel einer teilweisen Unterpflasterbahn. Für Hoss, der durch seine Vision einer polyzentrischen Regionalstadt ohnehin in regionalräumlichen Dimensionen dachte, stellte das U-Bahn-Projekt der Bundesbahn folglich die einzige Möglichkeit zur Umsetzung seiner regionalplanerischen Zielvorstellungen dar. Außerdem war Hoss fatalerweise der Überzeugung, daß die Einrichtung einer »unechten« U-Bahn in der Innenstadt, angesichts des sich vollziehenden Übergangs vom schienengebundenen Verkehr zum »Gummiverkehr«, einer Fehl-

planung gleichkomme und das teure Projekt der SSB überflüssig mache.⁴²¹

Für die Realisierung des Durchbruches Heilbronner/Friedrichstraße zeichnete sich für die Stadt als Hauptproblem schon bald der mit großen Schwierigkeiten verbundene Grunderwerb ab, der über Jahre hin hohe Kosten und zähe Verhandlungen mit den Grundeigentümern erfordern sollte.⁴²² Nachteilig wirkte sich dabei insbesondere der, im Verhältnis zu anderen deutschen Großstädten, geringe Anteil an städtischem Grundeigentum aus, ferner die Tatsache, daß für dieses Gebiet noch kein rechtskräftiger Bebauungsplan vorlag, so daß die Bausperren, die das Bauen nach den alten Plänen verhindern sollten, aufrechterhalten bleiben mußten. Der am 20. August 1952 vom Gemeinderat aufgestellte und der Aufsichtsbehörde am 21. Mai 1953 zur Genehmigung vorgelegte Bebauungsplan Bahnhofsvorplatz sah im Gebiet zwischen Bahnhofsvorplatz – Friedrichsplatz umfangreiche Baulandumlegungen vor, um die Heilbronner Straße von der Eisenbahndirektion zum Friedrichsplatz mit der Roten Straße als Hauptverkehrsader zu verbinden. Der Bahnhofsvorplatz sollte dabei durch die Verlängerung des Zeppelinbaus bis zu dem Straßendurchbruch vergrößert werden.⁴²³

Da der hohe Anteil an geplanten Verkehrsflächen Probleme im Wertausgleich mit den alten Grundeigentümern aufwarf, hatte die Stadt erheblichen Widerstand durch Anfechtungsklagen gegen den Planfeststellungsbeschluß hinzunehmen. Die zögerlichen Umsetzungsmöglichkeiten zur Realisierung des Friedrichstraßendurchbruchs und des Bahnhofsplatzumbaus offenbarten sich aber erst in einem Plan für die erste Ausbaustufe, in dem die Verwaltung gleichzeitig die Zwangsenteignung für die noch benötigten Grundstücke beantragte.⁴²⁴

Je länger sich die Realisierung dieses wichtigen Verkehrsprojekts hinzog, durch das die Stadtverwaltung in zunehmende Kritik gegenüber der Öffentlichkeit geriet, desto mehr sah sie im Durchbruch Mitte eine Möglichkeit, dieses Defizit politisch wie verkehrsplanerisch zu kompensieren.

Die Planungen zur U-Bahn und die damit in engem Zusammenhang stehenden Projekte der Bahnhofsplatzerweiterung und des Durchbruchs bei der Roten Straße wurden weiterhin unabhängig voneinander durchgeführt, obwohl die beteiligten Institutionen sich über die Kohärenz ihrer Planungen durchaus im klaren waren. Die Bundesbahn offerierte bald darauf zwei alternative Möglichkeiten zum Abschneiden der Gäubahn und zur Erschließung der Fildern durch eine elektrische Schnellbahn.⁴²⁵

Einmal kam die Trasse Rote Straße–Marienplatz–Nesenbachtal in Betracht, die allerdings durch umfangreiche Gebäudeunterfahrungen und

eine Länge von 8,7 Kilometern sehr aufwendig war, zum zweiten die Strecke Rote Straße–Rotebühlstraße–Hasenberg–Wildpark, die durch Vermeidung von Unterführungen und die Länge von 5,5 Kilometern, weitaus günstiger lag und für realisierbar gehalten wurde.

Angesichts der im Generalbebauungsplan vom Jahre 1948 getroffenen Bevölkerungsvorhersage von 800 000 Einwohnern sowie der problematischen Lage Stuttgarts plädierte Lambert dafür, eine Durchmesserlinie in der zweiten Ebene einzurichten. Eine Ringlinie, wie sie die SSB unter Bockemühl zur besseren Vermaschung der Innenstadt forderte, entsprach nicht mehr den aktuellen Planungserfordernissen und wurde abgelehnt.

Am 28. Mai 1953 fand bei der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart eine Besprechung über die weiteren Planungsvorhaben auf dem Bahnhofsplatz statt, an der, unter der Leitung des Innenministeriums, das Staatsministerium, das Finanzministerium, das Regierungspräsidium, die Oberfinanzdirektion, die Bundesbahndirektion, die Industrie- und Handelskammer, die SSB und die Stadt Stuttgart teilnahmen. Anwesend war auch der vom Land durch Kabinettsbeschluß am 27. Oktober 1952 mit der Erstellung eines weiteren Gutachtens beauftragte Karlsruher Architekturprofessor Otto Schweizer.⁴²⁶

Tagesordnungspunkt war die Lage des künftigen Omnibusbahnhofs, der nach den Untersuchungen der Stadt und der Bundesbahn entlang der Cannstatter Straße, beziehungsweise nach den Gutachten Bonatz und Schweizer an der Schillerstraße liegen sollte. Für den Standort an der Cannstatter Straße sprachen die verkehrstechnischen Vorteile eines reibungslosen Übergangs zu den anderen Verkehrsmitteln, für die Schillerstraße die scheinbar dadurch ermöglichte Schonung der staatlicherseits zu schützenden Anlagen, weshalb sich die Landesbehörden für diesen Plan aussprachen.

Um als oberste Aufsichtsbehörde des Landes die Stadtplanung Stuttgarts auch außerhalb des Rahmens kommunaler Selbstverwaltung beeinflussen zu können, wurde das Netz der behördlichen Interessensverflechtungen durch die Einberufung eines Aufbauausschusses am Regierungspräsidium noch enger gestrickt. Der aufgrund des Aufbaugesetzes gebildete und aus Vertretern der Technischen Hochschule Stuttgart, den Ministerialbehörden und der Stadt Stuttgart bestehende Ausschuß tagte erstmals am 8. Juni 1953. Er hatte sich mit der Zielsetzung konstituiert, durch sein Votum zur Richtschnur für die Entscheidungen der Verwaltungsbehörden zu werden.⁴²⁷

In der Frage des Planiedurchbruchs spaltete sich das Gremium in zwei Lager. Die Mehrheit, unter anderem die Professoren Rolf Gutbier und

Richard Döcker, trat für die Querspange Mitte ein. Regierungspräsident Schöneck und andere staatliche Interessensvertreter votierten dagegen für eine abwartende Haltung und sprachen sich für den vorgezogenen Durchbruch der Friedrich- und Roten Straße aus. Dabei wurden auch erstmals die begründeten Befürchtungen laut, die sich aus einer funktionalen Trennung der Stadt durch Stadtautobahnen ergeben könnten.⁴²⁸

Das Gutachten Schweizer lag am 14. Juli 1953 in einem ersten Bericht vor und kam zu wiederum anderen Ergebnissen als die vorangegangenen Untersuchungen.⁴²⁹ Als oberstes städtebauliches Leitziel forderte Schweizer die »Rückgabe« der Innenstadt an den Fußgänger, dem sich der innerstädtische Zielverkehr unterzuordnen hätte. Durch die Anlage großer Parkplätze am Rande der Hauptverkehrsadern sollte eine Reduktion des motorisierten Verkehrs in der City erreicht werden. Er sprach sich dafür aus, das Kronprinzenpalais zu erhalten und als verkehrliche Konsequenz den Ausbau der Schillerstraße als Hauptquerspange durchzuführen. Entsprechend seinem Verkehrskonzept waren umfangreiche Parkplatzanlagen auf dem nördlichen Bahnhofsvorplatz vorgesehen.

Diesen Zielen stand eine vollkommen überzogene Bauplanung in der Innenstadt gegenüber, die als »soziale Tat für den streßgeplagten Großstadtmenschen« die letzten Freiflächen im Zentrum der Stadt mit Hochhausstrakten überbaut hätte. Vorgesehen war diese vorprogrammierte Fehlplanung am östlichen Rand der Anlagen, auf dem Gelände der Karls-Akademie und auf dem Marstallgelände, wobei durch Grünzüge und rampenartige Brücken bewußt moderne Architektur mit traditionellen Bauformen in Zusammenhang gebracht werden sollte.

In einer ersten Reaktion auf das Gutachten Schweizer versagte das Regierungspräsidium am 12. August 1953 zunächst die Genehmigung des Bebauungsplans Rote Straße/Friedrichstraße, was Hoss anlässlich der dortigen Konflikte dazu bewegte, dem Staat eine unverantwortliche Verschleppungstaktik vorzuwerfen.⁴³⁰

Als Folge der Planungsunstimmigkeiten konstituierte sich am 28. Mai 1953 ein Ausschuß innerhalb des Innenministeriums, der die Aufgabe hatte, die inzwischen ausgearbeiteten Projekte über die Gestaltung des Bahnhofsplatzes und des Omnibushofes zu prüfen.⁴³¹ Den Schweizerischen Vorschlag eines Standorts am Nordausgang des Bahnhofsgebäudes wertete die Stadt und die Bundesbahndirektion gegenüber diesem Gremium als Eingriff in ihre Selbstverwaltungskompetenzen.⁴³²

In seinem zweiten Bericht über die Stadtplanung Stuttgarts befaßte sich Schweizer mit dem innerstädtischen Hauptverkehrsstraßensystem, ohne dabei allerdings wesentlich neue Gesichtspunkte zu berücksichti-

gen.⁴³³ Die Teilung des Stadtgefüges durch die beiden Tallängstangenten hielt er für unvermeidlich.

Unterdessen waren von Grossjohann in Zusammenarbeit mit dem Stuttgarter Architekten Werner Gabriel neue Pläne für die Verkehrsverbindung Neckar-/Heilbronner Straße ausgearbeitet worden, die eine Unterführung des Bahnhofsgebäudes, ähnlich wie sie Bonatz im Jahr 1941 plante, vorsahen. Die unterirdische Querspangenlösung, die städtischerseits für technisch undurchführbar gehalten wurde, sollte vierspurig durch einen unter Pflaster angelegten Kreisverkehrstunnel die direkte Zufahrt vom Pragwirthshaus und der Kriegsberg-/Friedrichstraße zur Verbindung Schiller-/Neckarstraße ermöglichen, und dadurch die Querspangen Schiller- und Wolframstraße durch eine einzige ersetzen. Die Überführung über die Friedrich-/Heilbronner Straße sollte mittels eines »Fly Over« über dem nördlichen Bahnhofsvorplatz hergestellt werden.⁴³⁴

Obwohl das auf rund 30 Millionen DM geschätzte Projekt Grossjohann die Oberen Anlagen durch die Tunnelzufahrt aufs schwerste geschädigt hätte, wurde es in den Verkehrsplan des Regierungspräsidiums aufgenommen und zur Ausführung vorgesehen.⁴³⁵ Das Regierungspräsidium trat in der Frage der Plazierung des Omnibusbahnhofs daraufhin für einen Standort am Rotebühlbau ein.⁴³⁶ Letztlich kam man beim Innenministerium jedoch zu dem Kompromiß, den Omnibusbahnhof als ein Provisorium in der Cannstatter Straße zuzulassen, da das Projekt Schillerstraße wegen aufgrund des hohen Grünflächenverlustes keine Zustimmung finden konnte.⁴³⁷ Der Landesregierung wurde daraufhin dieser Plan wegen seiner Vorteile gegenüber den Projekten Schillerstraße und Bahnhof-Nordseite zur Durchführung vorgeschlagen.⁴³⁸

In Anlehnung an den Plan Grossjohann entwickelte Gabriel den Plan einer unterirdischen Querspange-Hauptbahnhof weiter, allerdings in deutlich geringeren Dimensionen.⁴³⁹ Anders als Grossjohann sah er in der Variante einer Fußgängerfurt die vollständige Freihaltung des Bahnhofplatzes vom Kraftfahrzeug-Durchgangsverkehr vor.

In der zweiten Sitzung des Aufbauausschusses des Regierungspräsidiums am 21. Mai 1954 versuchte das Gremium, neben dem Problem des Planiedurchbruchs, vor allem den neuesten Plänen zur Bahnhofsunterführung gerecht zu werden, wobei sich die Positionen gegenüber diesem Projekt in zwei Lager aufspalteten.⁴⁴⁰ Eine Befürwortung erfuhren die Pläne Grossjohann/Gabriel selbstverständlich von Seiten der Gegner des Planiedurchbruchs, denn man sah in dieser Verstärkung der Querverbindung Bahnhofplatz und im Durchbruch Heilbronner/Rote Straße die Bereinigung der innerstädtischen Querverkehrsprobleme und eine Entlastung der Planie in Höhe von 20–30 Prozent ihres Verkehrsaufkom-

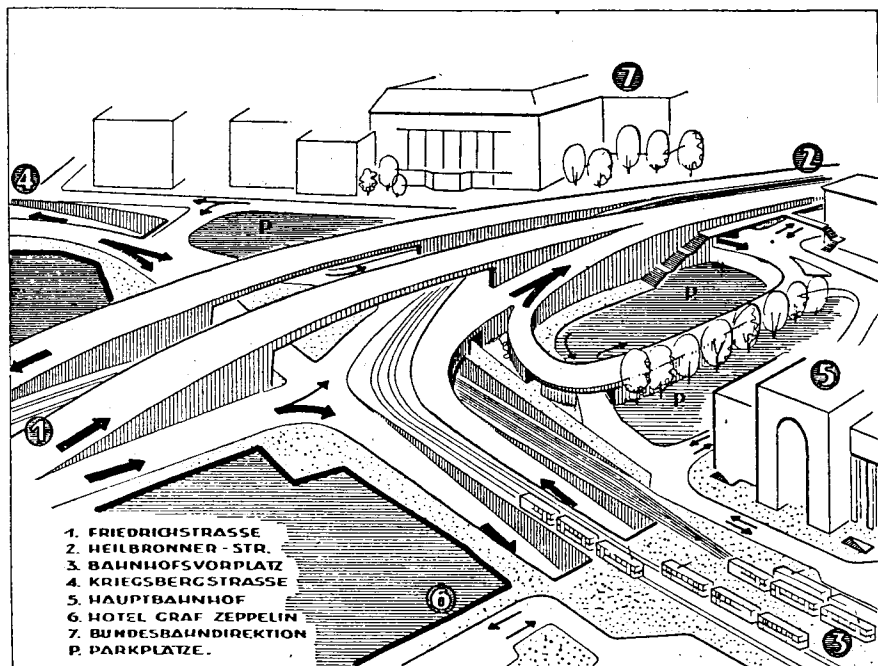
mens. So setzten sich abermals die staatlichen Behörden für diesen Plan ein, während man auf Seiten der Stadt starr an der Vorrangigkeit des Durchbruchs Mitte festhielt. Eine das Vorhaben Grossjohann/Gabriel ablehnende Erklärung des Präsidenten der Bundesbahndirektion, Hagner, nach der spätere Erweiterungsmöglichkeiten des Bahnhofs mit diesem Plan nicht vereinbar seien, bedeutete gleichzeitig dessen Ende. Die Mehrheit des Aufbauausschusses votierte daraufhin für einen vom Regierungspräsidium aufgelegten Alternativplan, der die Unterführung des Kronprinzenpalais in der zweiten Ebene vorschlug, um das Verlangen der Stadt nach einer leistungsfähigen Querspange in Richtung Planie mit der staatlichen Forderung nach Erhaltung eines geschlossenen wirkenden Platzbildes kombinieren zu können. Fortan sollte die Frage einer Rettung des Kronprinzpalais nur noch an diese Bedingung geknüpft sein.

Der Ministerrat beabsichtigte in seiner Sitzung am 5. Juli 1954 der verfahrenen Entwicklung Rechnung zu tragen und rollte durch eine umfassende Anhörung der bisherigen Gutachten über die Stuttgarter Stadtplanung das ganze Verfahren von neuem auf, mit dem Ergebnis, daß der Plan der Stadt abgelehnt wurde.⁴⁴¹

Begründet wurde diese Entscheidung durch die Forderung nach Erhaltung der City als Einheit, in der die Geschlossenheit des Schloßplatzes gewahrt bleiben müsse. Der Plan der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart wurde abgelehnt, da der Fußgängerverkehr von der Königstraße in Richtung Bahnhof durch die vorgesehene Lösung abgeriegelt werden würde. Zugleich wurde die Einbahnlösung und der beschleunigte Ausbau der Roten Straße nach den Vorschlägen von Bonatz, Leibbrand und Schweizer gutgeheißen.

Als einen den Stadtkern umschließenden Ring genügte der Regierung ein Verkehrsviereck, gebildet durch die beiden Längstangenten und die Querspangen Fritz-Elsaß-/Torstraße und Schillerstraße/Bahnhofplatz. Den Plänen des Regierungspräsidiums kam die Wertung der Staatlichen Denkmalschutzbehörde entgegen, die die kulturhistorische Bedeutung des Kronprinzenpalais als Baudenkmal herunterspielte und dieses der Erhaltung der geschlossenen Platzform opferte.

Schon einen Tag später übermittelte die Bundesbahndirektion dem Regierungspräsidium und der Landesregierung einen alternativen Gegenvorschlag zum Plan Grossjohann/Gabriel, der anstelle einer Unterführung des Bahnhofsgebäudes eine zweispurige Straßenunterführung des Bahnhofplatzes für den Kraftfahrzeug-Durchgangsverkehr in der ersten Ebene vorsah.⁴⁴² Der von dem Mitarbeiter der Bundesbahn, Willi Keckeisen, entwickelte Plan wies eine übersichtliche Verkehrsführung zu den Anschlußpunkten der benachbarten Verkehrsknoten auf, einschließ-



Plan von Willi Keckeisen für den Fly-Over im Zuge der Heilbronner/Friedrichstraße.

lich des projektierten »Fly-Overs« im Zug der Heilbronner, Friedrich- und Roten Straße (Abbildung oben). Die dem Plan Grossjohann/Gabriel immanente Zerstörung der Anlagen wurde vermieden und der stark frequentierte Bahnhofsvorplatz ausschließlich dem Fußgängerverkehr überlassen.⁴⁴³

Der Plan der Bundesbahndirektion wurde vom Land gutgeheißen und der Stadt zur forcierten Ausführung empfohlen.⁴⁴⁴ Dabei war das Innenministerium der Auffassung, daß die städtebaulichen Maßnahmen in ihrer Dringlichkeit zuerst beim Bau des Omnibusbahnhofs entlang der Cannstatter Straße anzusetzen hätten, dann wahlweise die Rote Straße mit »Fly Over« im Zuge der Heilbronner Straße oder der Bahnhofsvorplatz mit Unterführung auszubauen wären und erst zuletzt die Querspange Planie, wenn überhaupt dann noch notwendig, gebaut werden sollte. Das Finanzministerium schlug der Landesregierung gleichzeitig vor, um das Einfahren in den Stadtkern zu erschweren, den Planiedurchbruch abzulehnen und der Auffassung des Innenministeriums und des Regierungspräsidiums zu folgen.⁴⁴⁵ Klett und Hagner intervenierten daraufhin ohne Erfolg gegen die bevorstehende Ablehnung des Planiedurchbruchs.⁴⁴⁶

Am 26. Juli 1954 faßte der Ministerrat im Einvernehmen mit dem Regierungspräsidium den Beschluß, der Stadt zu empfehlen, den Durchbruch der Friedrichstraße – Rote Straße, die untertunnelte Bahnhoofsquerspange, den »Fly-Over« und einen Omnibusbahnhof entlang der Cannstatter Straße als einheitlichen Plan umgehend auszuführen.⁴⁴⁷ Das Regierungspräsidium versagte daraufhin am 10. August 1954 dem städtischen Bebauungsplan Rote/Friedrichstraße für den Planteil 1, dem Planiedurchbruch, die Genehmigung und hielt die Lösung der untertunnelten Querspange am Bahnhof nach dem Plan Keckeisen für erörterungswürdig.⁴⁴⁸ Am 15. September 1954 lehnte das Regierungspräsidium auch eine abermalige Verlängerung der Bausperren in Stuttgart ab.⁴⁴⁹

Der Stadt blieb nur noch die Möglichkeit, Klage beim Verwaltungsgericht gegen den ablehnenden Erlaß der Aufsichtsbehörde zu erheben, wozu sie durch Gemeinderatsbeschluß am 30. September 1954 beauftragt wurde. In der Klage wurde die Auffassung vertreten, daß der Bebauungsplan bereits ohne die aufsichtsbehördliche Genehmigung rechtskräftig geworden war, weil das inzwischen in Artikel 75 der Landesverfassung verankerte Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden das Aufbaugesetz und die Bauordnung außer Kraft gesetzt hätte. Daher entfiel nach Ansicht der Stadt auch die Pflicht, ihre Bebauungspläne der Aufsichtsbehörde zur Genehmigung vorlegen zu müssen.⁴⁵⁰

Wie nirgendwo sonst wurden die städtebaulichen Leitziele der Aufbauplanung Stuttgarts in ihrer überspitzten verkehrsplanerischen Programmatik so deutlich faßbar wie in einem Vortrag von Hoss, den er auf der Jahresversammlung der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung am 2. Oktober 1954 in Stuttgart hielt.⁴⁵¹ Als ein Hauptproblem der Stadtplanung bezeichnete Hoss wiederholt das Fehlen eines wirksamen Bodenrechts, das als Regulativ für den spärlichen stadteigenen Grundbesitz den überhandnehmenden Bodenspekulationen und Schwierigkeiten des Grunderwerbs Einhalt gebieten könnte.

Als erste Planungsstufe für den Umbau des Bahnhofsplatzes wurde die Verbesserung der Straßenverkehrsverhältnisse festgelegt. Nach der Herausnahme der Straßenbahn sollte die Schillerstraße zwischen Bahnhofplatz und Neckarstraße nur noch dem Kraftfahrzeugverkehr zugänglich sein. Die Straßenbahn war als Unterpflasterbahn erstmals in der zweiten Ebene geplant, um die kritische Verkehrssituation einer niveaugleichen Kreuzung des Straßenbahn- und Autoverkehrs auf dem Verkehrsknoten zu vermeiden. Dabei stand, neben dem Omnibusbahnhof, besonders der Durchbruch Heilbronner Straße – Friedrichsplatz und eine Fußgängerunterführung zur Debatte, die auch den geplanten Neubau des Schloßgartenhotels auf dem Marstallgelände bedienen sollte.⁴⁵²

Das Hotelprojekt sollte die Lücke schließen, die Stuttgart im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten auf diesem Sektor noch aufzuweisen hatte. Unter diesem Gesichtspunkt wurde der Hotelbau in seiner überregionalen und die Großstadt Stuttgart repräsentierenden Bedeutung auch von der Landesregierung als unerlässlich betrachtet, die sogar erwog, bei unterlassenem Baubeginn von ihrem vertraglich festgelegten Rückkaufsrecht des Marstallgeländes ab dem 1. April 1955 Gebrauch zu machen.⁴⁵³ Daraufhin kündigte die Stadt den baldmöglichen Baubeginn durch die Schloßgartenbau AG an.⁴⁵⁴

In einer eindringlichen Denkschrift an Ministerpräsident Gebhard Müller ergriff der Leiter der Staatsgalerie, Musper, Partei für die Interessen des Staates und erhob schwerste Bedenken gegen den Plan der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart für den Umbau des Bahnhofplatzes.⁴⁵⁵ Die Mutmaßungen Muspers, daß die Stadt gar nicht gewillt sei, den Vorplatz beziehungsweise die Schillerstraße als Querspange zweigeschossig mit Unterführung auszubauen, traf durchaus die taktischen Überlegungen der Stadt, die den Staat letztendlich durch stufenweises Einlenken auf ihre Positionen vor vollendete Tatsachen stellte. Musper legte schlüssig dar, daß die Eigenschaft des Omnibusbahnhofs als Provisorium in Wirklichkeit einen irreversiblen Zustand darstellte und die Stadt, die nach wie vor mit dem Planiedurchbruch rechnete, den staatlichen Besitz lediglich als billige Ausweichfläche für die Bedürfnisse des ständig steigenden Kraftfahrzeugverkehrs zweckentfremdete.⁴⁵⁶

Die Stadt ging tatsächlich den Weg des geringsten Widerstandes, da private Grundstücke teurer waren als staatliche und auch nur über langwierige Enteignungs- und Umlegungsverfahren zu erhalten waren. Musper warnte daher, der Stadt in der Abgabe staatlichen Grundbesitzes allzuweit entgegenzukommen, und stellte die Wirksamkeit der gesamten innerstädtischen Verkehrsplanung in Frage, bevor die Stadt nicht in vollständigem Besitz der Flächen wäre, die sie für den Straßenzug Heilbronner, Friedrich-, Rote, Rotebühl- und Paulinenstraße bis zur Hauptstätter Straße benötigte.

Tatsächlich stieß der Plan Keckeisen zur Unterführung des Bahnhofsvorplatzes aufgrund der Schwierigkeiten beim Anschluß Heilbronner Straße – Friedrichstraße auf den Widerstand der Stadt, die zu dessen Realisierung die Abänderung des bereits rechtsgültigen Bebauungsplans am Nordausgang des Bahnhofplatzes forderte, um in einer verbreiterten Kriegsbergstraße die Ein- und Ausfahrten der Unterführung unterbringen zu können. Dies lehnte das Regierungspräsidium ab.⁴⁵⁷ Während das Regierungspräsidium den »Fly Over« sofort gebaut haben wollte, um möglichst bald die Hauptlast des Verkehrs der Roten Straße zuweisen zu

können, beabsichtigte die Stadt, unter Voranstellung des Planiedurchbruchs den Straßenzug Heilbronner Straße – Friedrichstraße in mehreren Etappen auszuführen.

Das Finanzministerium als Verwalterin des ehemaligen Kronguts beurteilte die Pläne der Stadt zur Erstellung des Omnibusbahnhofs und des Umbaus der Verkehrsspange Schillerstraße äußerst skeptisch. Die Herausnahme der Straßenbahn aus der Schillerstraße und deren Verlegung in die Mittleren Anlagen erbrachte zwar die gewünschte Trennung der Verkehrsmittel, bedeutete jedoch gleichzeitig die Aufgabe der Eberhardsgruppe. Zusammen mit der geplanten Verbreiterung der Wolfram- und Schillerstraße auf über 40 Meter wurde ein bedenklicher Eingriff in weite Teile der Anlagen geschaffen, deren Gesamtzusammenhang durch die Verlegung des Anlagensees und der teilweisen Zerstörung der ehemals vom Neuen Schloß bis zum Rosenstein führenden Mittelallee in Mitleidenschaft gezogen worden wäre. Zugleich sollte, um eine schienengleiche Kreuzung mit der Straßenbahn zu vermeiden, die Schillerstraße zwischen Neckarstraße und Bahnhof bis auf vier Meter über das Terrain der Anlagen hochgeführt werden, was angesichts der breiten Straßenzäsur eine unverantwortliche Dammwirkung zur Folge gehabt hätte.

Die Pläne der Stadt sahen in einer ersten Ausbaustufe die Anlage des 250 Meter langen Omnibusbahnhofs entlang der Cannstatter Straße bis zum 1. Juli 1955 vor, und ab dem 1. Oktober 1955 in einer zweiten Ausbaustufe die Höherlegung der Schillerstraße. In der dritten Ausbaustufe war der Durchbruch der Heilbronner zur Friedrichstraße mit dem Bau des »Fly Overs« geplant. Die Unterführung des Durchgangsverkehrs zur Heilbronner Straße war zwar im offiziellen Plan noch enthalten, doch wurde sie angesichts der Anschlußschwierigkeiten des Tunnels an den geplanten Straßendurchbruch und der mittlerweile erfolgten Zugeständnisse des Regierungspräsidiums zum Planiedurchbruch terminlich nicht festgelegt, beziehungsweise auf unbestimmte Zeit verschoben, was einer Aufgabe des Projekts der Querspange Bahnhofplatz gleichkommen sollte.⁴⁵⁸ Dazu kam, daß die Voraussetzung zur Entlastung des Bahnhofplatzes vom Durchgangsverkehr, die Fertigstellung der Längstangente am nördlichen Vorplatz, vor allem wegen der verzögerten Grunderwerbs- und Baulandumlegungspolitik der Stadt ins verkehrsplanerische Hintertreffen geriet, während die Stadtverwaltung wie hypnotisiert auf den Planiedurchbruch startete, von dessen Durchsetzung die Konsolidierung der verkehrlichen Probleme im Kernbereich der Stadt allein abzuhängen schien. Die Stadt geriet nun durch die Umbaumaßnahmen am Bahnhofplatz in Zugzwang, ohne die Voraussetzungen durch eine aufnahmefä-

hige Längstangente erfüllt zu haben. Durch die Verringerung der Straßenkapazität am Bahnhofplatz beschwor sie im Gegenteil sogar die Verkehrsprobleme erst herauf.

Da das Land die Konzessionen der Geländeabtritte für die städtischen Bauvorhaben von einer leistungsfähigen, die Planie entlastenden Querspange beim Hauptbahnhof abhängig gemacht hatte, schlug das Finanzministerium vor, auf dem baldigen Ausbau der Querspange Hauptbahnhof durch Untertunnelung des Vorplatzes weiterhin zu bestehen und die Frage Planiedurchbruch erst zur Diskussion zu stellen, wenn dieser und der Durchbruch Rote Straße – Alter Postplatz sowie die Überführung der Paulinen- über die Tübinger Straße durchgeführt worden wären.⁴⁵⁹

Weil das Innenministerium auf Empfehlung des Finanzministeriums die Flächen für den Omnibusbahnhof lediglich verpachten wollte, Hoss dagegen im Gemeinderat am 27. Januar 1955 versicherte, daß er mit den in Etappen sich vollziehenden Umbaumaßnahmen am Bahnhof keine Provisorien schaffen wolle, war neuer Konfliktstoff zwischen den Planungsauffassungen von Regierung und Stadt entstanden.⁴⁶⁰ Am 31. Januar 1955 faßte der Ministerrat den Beschluß, der Stadt Stuttgart das für den Bau des Omnibusbahnhofs benötigte Gelände an der Cannstatter Straße pachtweise zu überlassen und die für die Erbreiterung der Schillerstraße benötigten Flächen zu verkaufen, allerdings unter der Bedingung, daß an der Schillerstraße stets ein ebenerdiger und ungehinderter Fußgängerdurchgang von den Oberen zu den Mittleren Anlagen erhalten bliebe und die Querspange Hauptbahnhof durch Untertunnelung des Bahnhofplatzes hergestellt würde. Ferner sollten Verhandlungen wegen der Abtretung staatlichen Geländes für den Planiedurchbruch erst nach vollständiger Fertigstellung des die Innenstadt umschließenden Verkehrsringes geführt werden.⁴⁶¹

Die Folgen der Planung waren durch die Unvereinbarkeit der unterschiedlichen Ansatzpunkte in den jeweiligen Verkehrskonzepten von Stadt und Land schon im vorhinein festgelegt und bekannt, und führten in wörtlich zu nehmendem Sinn zu deren Zementierung, denn durch die mit dem Vorsprung städtischer Planungs- und Vollzugskompetenz ausgeführte Fußgängerunterführung des Bahnhofplatzes war aus Raumgründen die vom Land geforderte und von der Stadt gleichermaßen unerwünschte Untertunnelung des Bahnhofplatzes in Längsrichtung schlechterdings nicht mehr möglich.⁴⁶² Arnulf Klett versagte daraufhin der Landesregierung sein Einverständnis, einen ebenerdigen Fußgängerübergang nach beiden Anlagenteilen zu schaffen, und begründete dies mit einer Kollision der untunnelten Bahnhofsquerspange.⁴⁶³

Die staatlicherseits geforderte Priorität des City-Ring-Systems, dessen Bau nach Klett mindestens noch vier bis fünf Jahre in Anspruch nehmen würde, stand in einem unauflöslichen Widerspruch zu den Vorstellungen der Stadt, die in ihrer kurzfristig angelegten Planung die Frage des Omnibusbahnhofs und der Verbreiterung der Schillerstraße losgelöst von einem Gesamtkonzept der innerstädtischen Verkehrsplanung durchführen wollte. Die sich ständig steigernde Verkehrsmisere zwang ob solcher Unschlüssigkeiten dann erst recht zu kurzfristig angelegten Lösungsansätzen, die aufgrund ihrer fehlenden Reichweite zu unbefriedigenden und sich wiederum schnell überholenden Anpassungsplanungen führen mußten.

Das einzige probate Mittel, das die Verkehrsnot hätte lindern können, wäre der Ausbau der städtischen Nahverkehrsmittel, insbesondere der S-Bahn gewesen, die als leistungsfähigstes Massenverkehrsmittel allein einen Ausweg aus der topographisch benachteiligten Stadtstruktur und ihrem Verkehrsnotstand hätte bringen können. Vor allem der hohe Finanzierungsaufwand von einhundert Millionen Mark und die nicht vorhandene Investitions- und Kooperationsbereitschaft von Bundesbahn und Stadt für einen gleichzeitigen Ausbau von S-Bahn und Rote Straße, verhinderten die Aufstellung eines gemeinsamen Bauprogramms Bahnhofsvorplatz – Alter Postplatz.⁴⁶⁴ Da die Bahn selbst stark an dem Bau des Omnibusbahnhofs interessiert war, nimmt es nicht wunder, daß der Präsident der Bundesbahndirektion, Hagner, sich vollkommen hinter die Position Kletts stellte und sogar im Falle der Nichterfüllung dieser Forderung die von der Bundesbahndirektion der Stadt erteilte Zustimmung zum Umbau des Bahnhofsvorplatzes zurückzuziehen drohte.⁴⁶⁵ Aufgrund technischer Unzulänglichkeiten bei der Ausfahrt an der Bahnhofsnordseite wurde die Grundforderung des Landes, die Unterführung der Schillerstraße, schließlich von der Frage der Erstellung des Omnibusbahnhofs abgekoppelt und endgültig aufgegeben.⁴⁶⁶

Am 2. Juni 1955 genehmigte der Gemeinderat den zwischen dem Land und der Stadt abgeschlossenen Kaufvertrag über das zum Umbau des Bahnhofsvorplatzes und zur Verbreiterung der Schillerstraße benötigten Geländes. Insgesamt wurden für die Erweiterung der Verkehrsflächen fast 80 Ar an Anlagenareal an die Stadt zu einem, wegen der fehlenden Bauplatzeigenschaft des Parks, äußerst günstigen Preis verkauft, wobei noch ein kleinerer Teil für die Schloßgartenbau AG zur Errichtung ihres Hotelprojekts abgetreten wurde. Die Stadt machte mit dem Kaufpreis von 1 135 000 DM ein glänzendes Geschäft.⁴⁶⁷

Die Planung der Schillerstraßenerbreiterung war ganz auf das Hotelprojekt der Schloßgarten AG ausgerichtet, das durch die Gleichzei-

tigkeit der Ausführung eine bevorzugte Förderung durch die Stadt erfuhr. Einen wichtigen gemeinsamen Teil dieses Projekts bildete dabei die unter der angehobenen Schillerstraße vorgesehene Tiefgarage.⁴⁶⁸ Ein nicht zu unterschätzendes Motiv der Stadt, die staatlicherseits gewünschte Verkehrsunterführung unter der Schillerstraße abzulehnen, lag dabei in der dann verhindert gewesenen Baumöglichkeit dieser Garage begründet.

Der mit dem Bau des Hotels beauftragte Stuttgarter Architekt Hans Paul Schmohl setzte bei der Stadt durch, daß die Schloßgarten AG aufgrund dieser Konkludenz keine Einstellplätze nach der Reichsgaragenordnung nachzuweisen hatte, eine Bevorzugung, die veranschaulicht, wie stark der an der Schloßgarten AG beteiligten Stadt am Bau eines internationalen Ansprüchen gerecht werdenden Hotels gelegen war. Die Frage des ruhenden Verkehrs war hierbei von sekundärer Bedeutung.

Schon kurz nach Fertigstellung des Omnibusbahnhofs war aufgrund des dort gestiegenen Verkehrsaufkommens eine weitere Verschlechterung der Verhältnisse eingetreten, weswegen die Stadt sich zunehmender Kritik aussetzen hatte. Die Durchsetzung ihres Plans gegenüber dem Staat wurde als »Überrumpelungsaktion« der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart dargestellt, um die öffentliche Meinung möglichst schnell vor vollendete Tatsachen zu stellen.⁴⁶⁹

Der ehemalige Sachbearbeiter der Bundesbahndirektion Stuttgart, Walther Lambert, inzwischen Leiter des vormals von Pirath geführten verkehrswissenschaftlichen Instituts an der Universität Stuttgart, forderte zur Behebung der innerstädtischen Verkehrsnot erstmals die Entflechtung der Verkehrsarten durch »vertikale Auflockerung«, also gesonderte Bahnkörper im Mehrebenenverkehr als Tief- oder Hochbahnen.⁴⁷⁰ Dabei sah er in der Verlegung der innerstädtischen Straßenbahnlinien als Unterpflasterbahnen auf einer Länge von 5,6 Kilometer sowie in der Verlängerung der vier am Hauptbahnhof endenden Vorortslinien der Bundesbahn als U-Bahn durch den Stadtkern die einzige Möglichkeit, zugleich die innerstädtischen Verkehrsprobleme zu lösen, als auch den Anschluß an die bisher verkehrsinfrastrukturell benachteiligten Fildern zu ermöglichen.

Nach einer Verhandlungsdauer von vier Monaten einigten sich das Land und die Stadt am 13. März 1956 in einem Staatsvertrag endgültig über eine Reihe wichtiger, die Aufbauplanung Stuttgarts betreffender Punkte, in dem unter anderem das Land auf alle Rechte gegenüber der Schloßgartenbau AG verzichtete und der jahrelange Streit um das Kronprinzenpalais durch Zugeständnisse an die Stadt beendet wurde.⁴⁷¹

Die Lösung der Verkehrsfragen und der Baugestaltung beim Schloßplatz beruhte dabei auf einer Kleeblattlösung, die die kreuzungsfreie Durchführung der Roten Straße, die Unterführung der Planie unter die Königstraße und die Weiterführung der Roten Straße bis zur Schloß- und Kanzleistraße vorsah. Daneben sollte die Königstraße ebenerdig mit der erweiterten Planie verbunden werden, wobei der Fußgängerverkehr entlang der Königstraße ebenerdig aufrechterhalten bleiben sollte. Mit der Errichtung des Verkehrsbauwerks war das städtebauliche Nebenziel nach geschlossenen Schloßplatzfassaden verbunden.

Die Generalverkehrsplanung Stuttgarts und ihre Auswirkungen auf den Bahnhofsbereich und die Gesamtstadt

Als Folge der Notwendigkeit überörtlicher Planung schlug Walther Hoss vor, Walther Lambert und Max-Erich Feuchtinger mit der Aufstellung eines städtischen Generalverkehrsplans zu beauftragen.⁴⁷²

Durch seine Ortskenntnis und Erfahrung in den Städten Zürich und München, für die er ähnliche Arbeiten erstellt hatte, schien Lambert für die Übernahme einer solchen Aufgabe in Stuttgart geradezu prädestiniert. Auch deckte sich Lamberts Auffassung einer über die Markung Stuttgarts hinausreichenden verkehrsinfrastrukturellen Erschließung des Umlandes mit der von Hoss. Um diese Entwicklungen intensivieren zu können, war vorab eine Kommunale Arbeitsgemeinschaft (KAG) mit den umliegenden Gemeinden und Kreisen gegründet worden, die durch regionalplanerische Maßnahmen die Bildung von sogenannten »Intensivbändern« fördern sollte.

Zeitgleich dazu versuchte die Stadt in ersten Ansätzen die Probleme des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt zu lösen. In Verbindung mit dem spektakulären Novum eines Hubschrauberlandeplatzes stach die Anlage einer Hochgarage über dem Hauptbahnhof den städtischen Planern schon seit längerem ins Auge.⁴⁷³ Um sich das Planungsmonopol für dieses Projekt zu sichern, stellte der Stuttgarter Architekt und Freund Arnulf Kletts, Otto Jäger, ohne offiziellen Auftrag eigene Untersuchungen an, die er der Stadtverwaltung zur Begutachtung vorlegte.⁴⁷⁴ Nach dem Willen der städtischen Bauverwaltung und gegen den Kletts sollte diese Planung jedoch in den Generalverkehrsplan einbezogen werden, um zuerst die Nutzung eines überbauten Bahnhofsgeländes zu klären.⁴⁷⁵

Es wird deutlich, daß das Planungsamt dem vorpreschenden Drängen Kletts nicht entgegenkam. Vor allem, was die Jägerschen Planungen des Hubschrauberlandeplatzes anging, war man sehr skeptisch, denn für ein solches Projekt fehlten jegliche Vergleichsmöglichkeiten. Dennoch ver-

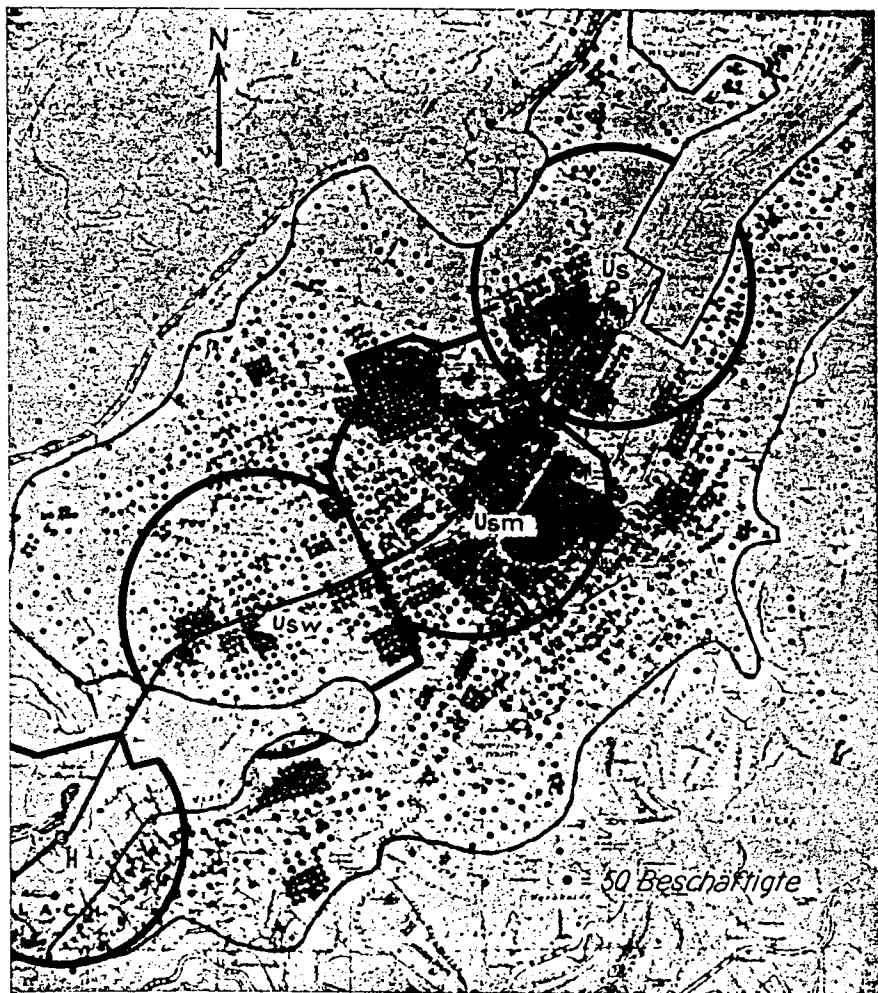
suchte Klett die Einbeziehung der Bahnhofsgeländeüberbauung in das Gutachten Lambert/Feuchtinger zu verhindern, so daß offenkundig wurde, daß er die Probleme des ruhenden Verkehrs allein mit der Überbauung des Bahngeländes lösen wollte.⁴⁷⁶

Im November 1956 veröffentlichte Lambert in Zusammenarbeit mit Keckeisen erste Untersuchungen über das Projekt einer Stadtbahn Stuttgart und belegte anhand umfangreichen statistischen Materials die Notwendigkeit einer vom Hauptbahnhof ausgehenden Stadtbahntrasse.⁴⁷⁷ Die aus den Einzugsgebieten täglich nach Stuttgart hereinströmenden 100 000 Pendler, die zu 80 Prozent die Eisenbahn, ferner die 140 000 Binnenpendler, von denen etwa 110 000 die Straßenbahn benutzten, unterstrichen die Bedeutung der öffentlichen Verkehrsmittel im Großraum Stuttgart.

Als wirksamste Lösung schlugen die Gutachter vor, die Vorortlinien der Bundesbahn als Unterpflaster-S-Bahn durch die Innenstadt weiterzuführen und, durch Abschneiden der 15,6 Kilometer langen Gäubahn-schleife, die Strecke nach Vaihingen erheblich zu verkürzen. Die dadurch verbesserte Verkehrsbedienung der Kernstadt kam einem sich rasch vollziehenden Wandel des Verteilungsverhältnisses zwischen zunehmenden Beschäftigten- und rapide abnehmenden Einwohnerzahlen entgegen, eine in allen großen Städten beobachtbare Tendenz, die vor allem durch den gestiegenen Bedarf an zentral erreichbaren Dienstleistungen hervorgerufen wurde (Abbildung Seite 167). Das Verkehrsaufkommen auf dem geplanten Streckenabschnitt Hauptbahnhof-Bahnhof Stadtmitte wurde von den Gutachtern deshalb mit täglich etwa 85 000 Benutzern zu dem am stärksten belasteten Streckenabschnitt erklärt.⁴⁷⁸

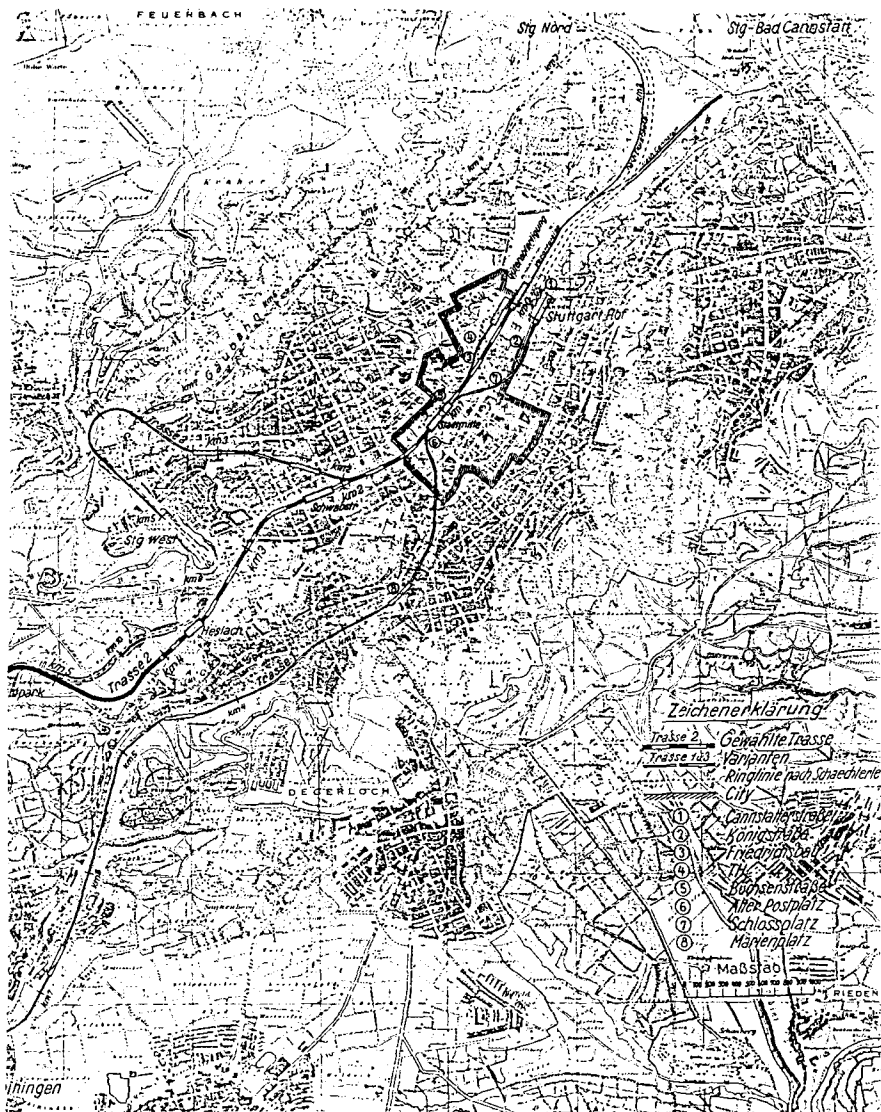
Von den drei Möglichkeiten, die Stadtbahn zu trassieren, wurde der Trasse 2 mit 5,38 Kilometer Linienlänge der Vorzug gegeben, die zugleich auch die geringsten Gebäudeunterfahrungen notwendig machte (Abbildung Seite 168). Die Wirtschaftlichkeit des mittlerweile auf 132 Millionen Mark veranschlagten S-Bahn-Projekts wurde dabei ausdrücklich von finanziellen Beihilfen der öffentlichen Hand abhängig gemacht.

Zur Bewältigung der innerstädtischen Verkehrsprobleme schlug Lambert, ergänzend zu dem S-Bahn-Projekt der Bundesbahn, die Verlegung der Straßenbahnlinien in der Kernstadt als Unterpflasterbahnen in die zweite Ebene vor, um sie so vom übrigen Verkehr unabhängig zu führen und die Straße uneingeschränkt dem Kraftfahrzeug überlassen zu können.⁴⁷⁹ Die hohen Anlagekosten begründete Lambert angesichts der hohen Steigerungsraten des Individualverkehrs damit, daß die sonst notwendig werdenden Straßendurchbrüche noch teurer kämen, so daß der Individualverkehr bei dieser Verkehrsentflechtung der eigentliche Nutz-



Darstellung der Beschäftigten in der Innenstadt in Beziehung zu den S-Bahn-Stationen.

nießer sei. Die gemeinwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen wären daher, auch wenn sie unwirtschaftlich arbeiteten, durchaus als förderungswürdig einzustufen. So gesehen stelle ein unterirdisches Schnellbahnnetz nichts anderes dar als ein durch die Entwicklung und im Interesse des Straßenverkehrs notwendig gewordenes zweites Verkehrsnetz. Hinsichtlich der Rangfolge der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen hielt Lambert es für falsch, einseitig neue Straßen und Parkplätze für den Kraftfahrzeugverkehr auszuweisen, ohne gleichzeitig auch durch die öffentliche



Plan zur möglichen Linienführung der S-Bahn, 1956.

Hand die Nahverkehrsmittel zu fördern. Nahezu konträr stand den Forderungen Lamberts das Verkehrsplanungskonzept der Stadt gegenüber, das, vertreten durch den Leiter des Planungsamts, Gustav Heyer, ganz auf die Vermehrung von Verkehrsflächen für den Individualverkehr setzte und ausschließlich in einem die ganze Stadt überziehenden, möglichst anliegerfreien Hauptverkehrsstraßennetz die Lösung der Verkehrsprobleme sah.⁴⁸⁰

Am 23. Januar 1957 wurden Lambert und Feuchtinger von der Stadt beauftragt, ein Verkehrsgutachten unter der Aufgabenstellung der »Ausarbeitung eines Verkehrsplanes für das öffentliche Nahverkehrsnetz und dessen Eingliederung in das Gesamtverkehrsnetz des Wirtschaftsraumes Stuttgart« zu erstellen.⁴⁸¹

In seiner Reaktion auf die Artikelserie im Organ der Industrie- und Handelskammer Stuttgart ließ Karl Leibbrand an derselben Stelle eine vernichtende Kritik an der in Stuttgart betriebenen Wiederaufbauplanung folgen.⁴⁸² Indem er den Planiedurchbruch verurteilte, bezeichnete er es als wahrscheinlich, daß die Verkehrsplanung der nächsten Jahre ad absurdum geführt werde, denn die Situation an der Heilbronner und Neckarstraße habe sich durch den ungenügenden Umbau des Bahnhofplatzes weiter verschlimmert und werde sich besonders auf die Trennung der Geschäftsstadt durch die beiden hoch belasteten City-Tangenten auswirken. Er forderte den sofortigen Bau der S-Bahn im Zuge der Roten Straße und plädierte für eine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs im Innenstadtbereich, wobei er über die Lambertschen Konzessionen an die Stuttgarter Verkehrsplanung weit hinausging.⁴⁸³

Für die Bewältigung des hohen Verkehrsaufkommens an der Schillerstraße sowie zur Anbindung des Omnibusbahnhofs an das bestehende Straßennetz, war anläßlich der Bundesgartenschau im Jahr 1961 von der Stadt ein Bebauungsplan »Neckarstraße« ausgearbeitet worden, der für den Haupteingangsbereich des Ausstellungsgeländes eine Fußgängerüberführung über die Schillerstraße vorsah.⁴⁸⁴ Diese Maßnahme sollte mit dem Umbau der Schillerstraße als Hochstraße einhergehen. Da sich am Hauptbahnhof der wichtigste Fußgängerbereich in der Innenstadt befand und durch diesen Umbau außerdem eine problematische Dammwirkung zwischen den beiden angrenzenden Anlagenteilen hervorgerufen worden wäre, legte die Oberfinanzdirektion Stuttgart in ihrer Eigenschaft als Bau- und Liegenschaftsverwaltung des Staates beim Regierungspräsidium am 2. April 1958 Einspruch gegen diesen Plan ein und sprach sich damit gleichzeitig gegen das Weiterbestehen des Omnibusbahnhofs aus. Begründet wurde dieser Schritt mit der Verletzung des Ministerratsbeschlusses vom 31. Januar 1955 und des Staatsvertrags vom 9. Februar

1955, demzufolge als Bedingung für die Abtretung der Anlagenflächen die Untertunnelung der Schillerstraße, die teilweise Fertigstellung des City-Tangenten-Rings mit dem Durchbruch der Roten Straße und die Überführung der Paulinenstraße vereinbart worden waren.⁴⁸⁵

Der Leiter der Bauabteilung im Finanzministerium, Ministerialrat Horst Linde, bezweifelte die verkehrsentlastende Wirkung der Schillerstraßenbrücke aufgrund der fehlenden Verbindung zum Verkehrsknoten Friedrichstraße und sprach von einem sehr nachteiligen Eingriff in das Stadtbild, der den Bewegungsraum des Fußgängers stark einenge und durch seine erhebliche Dammwirkung zwischen dem südlichen und dem nördlichen Teil des Schloßgartens zu einer unverantwortbaren räumlichen Zäsur dieser Bereiche führen müsse.⁴⁸⁶ Das Regierungspräsidium lehnte daraufhin aus Gründen der Schonung der staatlichen Grünflächen den Bebauungsplan »Neckarstraße« am 30. April 1958 ab.

Die städtische Gegenargumentation stützte sich zuerst ausschließlich auf zu kurz greifende, juristisch diffizile und subjektiv auszulegende Standpunkte des allgemeinen Planungsrechts, bevor sie der notwendigen Prüfung durch Anhörung der Verkehrssachverständigen Lambert und Feuchtinger unterzogen wurde.⁴⁸⁷ Dabei wurde von diesen deutlich gemacht, daß die Querspanne Schillerstraße–Bahnhofplatz in das System des innerstädtischen Nahverkehrs einzubeziehen sei.

Ganz entgegen der Auffassung der Stadt, die auf eine zweite unterirdische Ebene in der Schillerstraße verzichten wollte, rieten Lambert/Feuchtinger dringend dazu, diese Möglichkeit im Interesse des Gesamtsystems nicht zu verbauen. Trotz dieses begründeten Ansinnens der Verkehrsexperten bat Klett noch am 24. Juli 1958 das Innenministerium, die Stadt aus den Punkten des Staatsvertrags vom 9. Februar 1956 zu entlassen, die die Frage der Neugestaltung der Schillerstraße betrafen.⁴⁸⁸

Da der Staat diesmal aber in seiner Position hart blieb und die Gutachterempfehlung von Lambert/Feuchtinger letztlich doch zum Planungsmaßstab genommen werden mußte, wurden die am 21. Dezember 1956 vom Gemeinderat beschlossenen und eine Überbrückung der Schillerstraße vorsehenden Pläne aufgehoben und durch einen neuen Beschluß am 5. November 1958 ersetzt, der die Planung neu aufrollte.⁴⁸⁹

Im Vorlauf der Planungen für die Bundesgartenschau sah das abgeänderte Konzept der Stadt nun eine 30 Meter breite Fußgängerpassage als Tor zu den Mittleren Anlagen unter einer nun verschwenkten und angehobenen Cannstatter Straße vor. Für die Überquerung der Schillerstraße war ein Fußgängersteg geplant, der beide Teile der Anlagen miteinander verbinden sollte.⁴⁹⁰ Zur weiteren Trennung des öffentlichen Nahverkehrs vom Kraftverkehr hielt die Stadt an ihren althergebrachten Vorstellungen

fest, die Straßenbahnlinien in die Anlagen zu verlegen, deren Randflächen zu diesem Zweck jahrelang durch den dezidierten Verzicht auf die Anlage des Omnibusbahnhofs entlang der Schillerstraße freigehalten worden waren.⁴⁹¹ Diese Maßnahmen sollten dem eigentlichen Planungsziel der Stadt, der beidseitigen Erbreiterung der Fahrbahnen bis zum Wagenburgtunnel, dienlich sein.

In der Ministerratssitzung vom 9. März 1959 wurde die Frage der Neugestaltung der staatlichen Anlagenflächen für die Bundesgartenschau erörtert, für deren Konzeptionierung die städtebauliche Gestaltung des Marstallgeländes durch die Schloßgartenbau AG und die städtische Planung an der Schillerstraße von allergrößter Bedeutung waren, vor allem weil die Theateranlagen nach dem Wegfall der Witzlebenstraße in die Planung mit einbezogen werden sollten.⁴⁹²

Die ursprünglich für das Jahr 1955 vorgesehene Erbreiterung der Schillerstraße konnte auch in den folgenden Jahren aus wirtschaftlichen Gründen von der Stadt nicht vorgenommen werden und sollte nun unter Zurückstellung der finanziell aufwendigen Hochstraßenlösung auf die Ausweitung der Fahrbahnen und die Verlegung der Straßenbahn in die Anlagen beschränkt werden. Die geplante Aufhebung der Witzlebenstraße, die als Querverbindung von eher untergeordneter Verkehrsbedeutung war, diente dabei der Stadt als Argument für die Schaffung neuen Verkehrsraums an der Schillerstraße. Dabei spielte eine Untertunnelung des Bahnhofsvorplatzes für die Straßenbahn nach den Überlegungen von Lambert/Feuchtinger keine Rolle.⁴⁹³ Wie sehr Planung und Zusammenarbeit zwischen Stadt und Land gegenläufig verliefen, belegt der dem Gemeinderat vorgelegte Ausführungsplan des Tiefbauamts vom 25. Februar 1959, der in einer Bauzeit von 18 Monaten und einem Gesamtaufwand von 4,2 Millionen DM mit dem Fällen von über 50 Bäumen im Bereich der Schillerstraße vollendete Tatsachen schaffen sollte.⁴⁹⁴

Das Innenministerium legte am 23. April 1959 die Ergebnisse seiner Prüfung zur Neugestaltung der staatlichen Anlagen dem Kabinett zur Beschlußfassung vor. Darin erklärte man sich zwar mit der städtischen Verkehrsplanung einverstanden, bedauerte aber, daß die Chance einer vertikalen Auflockerung des Verkehrs am Bahnhofsvorplatz zugunsten der horizontalen Ausweitung verspielt und auf Jahre hinaus zurückgestellt worden sei, so daß die Forderung nach einer Unterführung des Bahnhofsvorplatzes aufrecht erhalten bleiben müsse.⁴⁹⁵ Gegenüber einem Hochhaus auf dem Marstallgelände erhob man schwerste Bedenken, weil man dadurch nicht nur einen erheblichen Verkehrszuwachs, sondern auch die Beeinträchtigung der Sicht von den Anlagen auf den Kriegsberg befürchtete. Zusätzlich erblickte das Innenministerium in dem Hotel-

komplex eine Konkurrenz zu dem Wahrzeichen der Stadt, dem Bahnhofsturm. Als erklärten Gegner eines Hochhauses zitierte das Ministerium posthum den inzwischen verstorbenen Paul Bonatz, dem diese Gegnerschaft aufgrund der städtebaulichen Widersprüchlichkeit zu seinem Bahnhofsplatzbebauungskonzept aus den zwanziger Jahren wohl unterstellt werden darf. Von Seiten der Stadt sollte es in der Frage des Hotelhochhauses keine Zugeständnisse an den Staat geben.⁴⁹⁶

In seinem Beschluß vom 27. April 1959 hatte der Ministerrat der Neugestaltung der Anlagen zugestimmt. Auf eine nachbarrechtliche Einsprache gegen die Bebauung auf dem Marstallgelände sollte nach einer Empfehlung des Finanzministeriums an den Ministerrat verzichtet werden.⁴⁹⁷

In der Sitzung vom 9. Februar 1960 gab der Ministerrat zu den vorliegenden Plänen abermals seine Zustimmung. Die Regierung wiederholte dabei ihre schon längst überholte Forderung nach einer Unterführung des Bahnhofsplatzes für den Kraftverkehr.⁴⁹⁸ Dieselbe Forderung wurde vom Finanzministerium am 28. März 1960 gestellt, weil das inzwischen beratene Gutachten Lambert/Feuchtinger statt dessen eine unterirdisch geführte Straßenbahn vorsah.⁴⁹⁹

Gegen den von der Stadt am 22. April 1959 dem Regierungspräsidium wiederum zur Prüfung vorgelegten Bebauungsplan im Gebiet Schillerstraße – Hauptbahnhof – Omnibusbahnhof legte das Finanzministerium am 9. Juni 1959 Einspruch ein und hielt damit die Forderung nach einer Untertunnelung der Querspange Schillerstraße/Bahnhofsvorplatz aufrecht.⁵⁰⁰ Die Interventionen machen deutlich, daß der Staat sich viel zu spät über seine Verantwortung zur Erhaltung der wertvollen innerstädtischen Grünflächen bewußt wurde. Angesichts der rasanten Verkehrsentwicklung sah er sich zunehmend dem Druck der Stadt ausgesetzt. Da der Staat über keine Planungshoheit verfügte, sondern allenfalls als Grundeigentümer oder Anlieger an der Planung partizipieren konnte, er aber andererseits durch seine Aufsichtsbehörden die Genehmigungsorgane stellte, konnte er nur in der unliebsamen Position des Planverhinderers versuchen, seine Positionen durchzusetzen. Die Stadt dementierte die verkehrstechnischen Mängel ihrer Planung und stellte sich, ausschließlich der Fortschrittsgläubigkeit in die Technik vertrauend, auf die für sie allein ausschlaggebenden und abgesicherten Rechtspositionen ihrer kommunalen Planungskompetenz.⁵⁰¹

Das am 23. Januar 1957 in Auftrag gegebene Verkehrsplanungsgutachten Lambert/Feuchtinger wurde am 30. Juni 1959 unter dem Titel »Verkehrsuntersuchung über die Gestaltung des Öffentlichen Nahverkehrs« der Stadtverwaltung ausgehändigt und von Hoss mit einer Stellungnah-

me versehen am 27. November 1959 Oberbürgermeister Klett vorgelegt.⁵⁰² Es baute auf den Planungsgrundlagen der Stadt seit dem Jahr 1946 auf, und hatte das Ziel, den Verkehrsbedarf bis zu einem sogenannten »Planjahr«, genauer bis zu dem Zeitpunkt festzulegen, an dem die im Augenblick der Bearbeitung 630 000 Einwohner zählende Stadt rund 800 000 Einwohner aufweisen würde.⁵⁰³ Der Anstieg der Einwohnerzahlen in den umliegenden Gebieten wurde dabei von 340 000 auf 520 000 prognostiziert. Das »Planjahr« hätte dem Gutachten zufolge zwischen den Jahren 1975 und 1985 gelegen und sollte zusätzlich noch durch den Parameter der Flächennutzung evaluiert werden, demzufolge die im Generalbebauungsplan der Stadt und den Flächennutzungsplänen der umliegenden Gemeinden ausgewiesenen Wohn- und Industrieflächen bis zu einer Kapazitätsausnutzung von 80 Prozent ausgeschöpft werden sollten.⁵⁰⁴

Aus der Gegenüberstellung des Generalbebauungsplans aus dem Jahr 1956 und den Untersuchungen von Gutbier aus dem Jahr 1959 zogen die Gutachter den Schluß, daß mit einer wesentlichen Veränderung des Verlaufes der Verkehrsströme nicht zu rechnen sei, die Verkehrszunahme der Hereinpendler sich zum größten Teil im Bereich des Vorortverkehrs abwickeln und der von der SSB zu bedienende Nah- und Binnenverkehr keine wesentlich höhere Belastung erfahren würde. Die künftigen Steigerungsraten des Binnenverkehrs von rund 275 000 Pendlern um 67 000 bis zum Planjahr hätten dabei vorwiegend vom Kraftfahrzeugverkehr übernommen werden sollen. Zusammen mit dem vorhergesagten Anstieg der Hereinpendler von 109 000 auf 140 000 im Planjahr und einer weiteren Zunahme der Arbeitsplätze in Stuttgart um 94 000, waren vor allem die stark überzogenen Bevölkerungszunahmeprognosen von fast 140 000 für die Forderungen nach verkehrsgünstig gelegenen Trabantenstädten verantwortlich.⁵⁰⁵

Als größtes Problem für die Stuttgarter City sahen die Gutachter die starke Geschäfts- und Verkehrsballung auf kleinstem Raum an, wobei es zu bedenken galt, daß es sich bei der Stuttgarter City um die flächenmäßig kleinste Kernstadt unter den vergleichbaren deutschen Großstädten handelte.⁵⁰⁶ Um die Ballung auflösen zu können, schlugen die Gutachter vor, die erforderliche »Sprengung« der Innenstadt, das heißt eine »Ausuferung« über die Citytangente hinaus anzustreben, wobei diesem Vorhaben die breiten und stadtraumtrennenden Tallängstangenten als Zäsuren im Wege stehen sollten. Zur Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten und um den begrenzt in der City zur Verfügung stehenden Verkehrsraum zu rationieren, beabsichtigten die Gutachter, dem öffentlichen Nahverkehr generell die unterirdische Ebene zuzuweisen.⁵⁰⁷

beabsichtigt, dieses um 5,9 Kilometer, das entsprach etwa 21 Prozent der Länge des Innenstadtnetzes, zu reduzieren, was durch Erhöhung der Fahrtgeschwindigkeit und eine bessere Betriebsführung ausgeglichen werden sollte. Die geplante U-Straßenbahn-Tallängslinie Marienplatz – Tübinger Straße – Wilhelmsbau – Alter Postplatz – Rote Straße – Friedrichstraße – Hauptbahnhof sollte später weitgehend durch die S-Bahn bedient werden.

Im Streckenabschnitt Bahnhofsvorplatz – Schillerstraße – Neckarstraße sollte entlang der Schillerstraße ein viergleisiger Ausbau auf eigenem Bahnkörper in Seitenlage und in weiterer oberirdischer Führung eine viergleisige Haltestelle Reitweg entstehen. Vor dem Knotenpunkt Neckartor wiederum abtauchend sollte die U-Straßenbahn unterirdisch bis zum Stöckach weitergeführt werden.⁵¹⁰ Im Abschnitt Hohenheimer Straße – Charlottenstraße – Planie – Schloßplatz – Hauptbahnhof – Heilbronner Straße, später als vierter Streckenabschnitt ausgeführt, sollte zunächst bis zum Charlottenplatz die Gleisführung in städtebaulich problematischer Hochlage erfolgen, bevor sie im Bereich des Waisenhauses und Karlsplatzes auf Geländehöhe abgesenkt worden wäre. Im Bereich der Planie und des Schloßplatzes war die Gleisführung auf eigenem Bahnkörper vorgesehen. In der unteren Königstraße sollte die Straßenbahn bis zum Bahnhofsvorplatz in der Fahrbahn belassen werden, von dort an jedoch wieder auf eigenem Bahnkörper in die Heilbronner Straße münden.⁵¹¹

Bei der schon 1947 von Hoss angestellten Überlegung zum Bau einer S-Bahn sollten die radialen Vorortlinien der Bundesbahn bis zu einem innerstädtischen S-Bahnhof Alter Postplatz verlängert werden. Für die Weiterführung der Vorortlinien als S-Bahn sprach der sich daraus ergebende Vorteil eines größeren Einzugsbereichs für die in der Kernstadt beschäftigten Pendler, denn während von 134 000 Beschäftigten nur 22 400 ihren Standort innerhalb eines Zehn-Minuten-Bereichs vom Hauptbahnhof hatten, hätten bei dieser Maßnahme zusätzlich 42 100 Beschäftigte im Zehn-Minuten-Einzugsbereich erfaßt werden können.⁵¹² Vor allem wegen der regionalplanerischen Gesichtspunkte, die die im Wirtschaftsraum um Stuttgart geplanten »Entlastungsstädte« an ein S-Bahn-System anschließen sollten, schlug das Gutachten vor, die Reserve einer unterirdischen S-Bahn-Führung im Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Altem Postplatz keinesfalls aufzugeben, sondern sie als das eigentliche »Rückgrat des Vorortverkehrs für das Stuttgart der Zukunft« aufzufassen. Lambert/Feuchtinger rechneten der auf 97 Millionen DM Baukosten bezifferten S-Bahn-Strecke eine künftige Tagesbelastung von rund 125 000 Personen zu, wovon 75 000 auf den Berufsverkehr entfielen.⁵¹³

Dem Gutachten war als zweiter Teil ein straßenverkehrstechnischer Kommentar von Feuchtinger angelegt, der unter dem Thema »Anpassung an Individualverkehr« die Grundsätze des Straßenbaues behandelte.⁵¹⁴ Er sah zur Entflechtung der Verkehrsarten im Straßenraum die völlige Trennung des öffentlichen Personennahverkehrs vom Individualverkehr vor.

Im Gegensatz zu Lambert und den städtischen Bauämtern, die einer U-Bahn mangelnde Kapazitätsauslastung, der U-Straßenbahn dagegen ausreichende Reserven unterstellten, plädierte Feuchtinger für eine U-Bahn-Lösung als Vorstufe zu einem später vorzusehenden U-Bahn-Netz. Auch empfahl Feuchtinger wegen der schwierigen Verhältnisse in Stuttgart einen besonders großzügigen Straßenbau und hielt, wie Lambert auch, die Möglichkeit offen, an sämtlichen Knotenpunkten des City-Rings für den Kraftfahrzeugverkehr zwei vom Schienenverkehr unabhängige Ebenen auszubilden, um dadurch eine höhere Leistungsfähigkeit gegenüber der bestehenden Planung zu erzielen. Dabei forderte er bei der Konzeptionierung seiner Straßenverkehrsplanung dem höchsten für deutsche Städte in Betracht kommenden Standard zu entsprechen, und diesen der im Planjahr auf das dreifache hochgerechneten Steigerungsrate des Kraftfahrzeugbestandes laufend anzupassen.⁵¹⁵

Durch die Ausarbeitung von Generalverkehrsplänen in elf westdeutschen Großstädten zwischen 400 000 und 800 000 Einwohnern wurde erstmals die Problematik des Verkehrsnotstands der Städte in einer breiten Öffentlichkeit diskussionsfähig gemacht, und auf die Versäumnisse der Verkehrspolitik in ihren immer komplexer werdenden Zusammenhängen hingewiesen. Die Initialzündung ging dabei vom Deutschen Städtetag aus, der in erster Linie die Straßenbau- und Steuerpolitik des Bundes und der Länder kritisierte, die aufgrund des aufgetretenen Mißverhältnisses ihrer sprunghaft angestiegenen Einnahmen aus dem Mineralölsteuer- und Kraftfahrzeugsteueraufkommen die über keine nennenswerten Steuereinnahmen verfügenden Gemeinden im Stich ließen.⁵¹⁶

Der Deutsche Städtetag appellierte an ein ausgewogeneres Steuerverteilungssystem, das durch einen subsidiären Finanzausgleich die benachteiligten Gemeinden vor allem in ihren innerstädtischen Straßenbauvorhaben unterstützen sollte. Analog zu dem Ausbau der Bundesstraßen nach dem Bundesfernstraßengesetz, sollten die Gemeinden ihre Ortsdurchfahrten und Ringstraßensysteme planen und ausbauen können, aber auch das Massenverkehrsmittel Straßenbahn unterirdisch legen. Insgesamt ging es weniger um eine Drosselung des Verkehrs in den Städten als um die konstruktive Annäherung der innerstädtischen Straßensysteme an das Fernstraßenniveau des Bundes mit der Absicht, durch den Ausbau der Stadtstraßen zu Stadtautobahnen die Städte »verkehrsgerecht« zu gestalten.

Planungsutopien der sechziger Jahre

Die Planungen zum Massenverkehrsausbau in Stuttgart

Die Planungsvorschläge für das Nahverkehrsnetz Stuttgarts nach dem Gutachten Lambert/Feuchtinger wurden dem Gemeinderat in der Sitzung vom 18. Februar 1960, also erst drei Jahre nach der Auftragserteilung, vorgestellt.⁵¹⁷

Da nicht beabsichtigt war, die im Generalbebauungsplan von 1956 enthaltenen Reserven zu sprengen, andererseits ein Wachstum im Planjahr auf über 800 000 Einwohner nicht ausgeschlossen wurde, sollten die dann notwendig werdenden Entlastungsgebiete durch besondere verkehrliche Maßnahmen wie U-Straßenbahn und S-Bahn erschlossen werden, wobei die S-Bahn als innerstädtische Ergänzung des radial ausgerichteten Vorortnetzes der Deutschen Bundesbahn einen so hohen Verkehrswert aufweisen sollte, daß sie als Endziel der Planung aufgefaßt wurde. Raumplanerische Maßnahmen zur Entballung der Großstadt mittels öffentlichem Nahverkehr wurden daher als notwendig erachtet, um zu gewährleisten, daß die maximale Kapazität des Generalbebauungsplans im Planjahr nicht ausgeschöpft zu werden brauchte. In der Frage der Finanzierung des bisherigen Dimensionen vollkommen sprengenden Verkehrsplanungskonzepts Lambert/Feuchtinger veranschlagte Hoss Kosten von 180 Millionen DM für den Bau des U-Straßenbahn-Systems, 180 Millionen DM für Grunderwerb und Straßenbau und 100 Millionen DM für die S-Bahn-Strecke Hauptbahnhof-Rotebühlplatz.⁵¹⁸

Nicht nur in der Gewichtung der Baukosten kam der von Feuchtinger in seinem straßenverkehrstechnischen Kommentar so bezeichnete Kompromiß zwischen »Schiene und Straße« zum Ausdruck, sondern auch in der deutlichen Reduzierung des sich in der Kesselstadt befindenden 35 Kilometer langen Straßenbahnnetzes um 50 Prozent, wobei die wegfallenden Linien durch Omnibusverkehr ersetzt werden sollten. Lediglich

17 Prozent des bestehenden Gleisnetzes sollten im Straßenraum verbleiben. Im Gegensatz zu Lambert erachtete Feuchtinger den Bau eines U-Straßenbahn-Systems nur als Teillösung, den Bau einer hochleistungsfähigen U-Bahn für Stuttgart dagegen als zukunftsicherste Lösung, nicht zuletzt wegen der damit verbundenen günstigeren Abwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs in der dann völlig schienenfreien Innenstadt. Dabei sollte der Fly-Over im Zuge der Heilbronner/Friedrichstraße den Zentralpunkt des gesamten Systems bilden.⁵¹⁹

Die gleichzeitige Aussage des Planungsamtsleiters Heyer, daß eine Hochstraße im Zuge der Friedrich-/Roten Straße ebenso wie in anderen Bereichen des City-Ring-Systems als »allerletzte Reserve« zur Verstärkung der Verkehrsanlagen herangezogen werden könnte, kennzeichnet die völlig überzogenen Vorstellungen der städtischen Verkehrsplanung, die in der Anpassung und Erweiterung der Straßenkapazitäten an den Individualverkehr die katastrophalen Verkehrsverhältnisse erst heraufbeschworen hatte.

Schon kurz nach Fertigstellung des Gutachtens wurde dieses von Lambert in seinem wohl wichtigsten Punkt für eine weitsichtige Verkehrspolitik revidiert, indem er die eigenen Bedenken gegen eine U-Bahn zurückstellte und empfahl, die spätere Umstellungsmöglichkeit der U-Straßenbahn als U-Bahn bei der Ausführung zu berücksichtigen. Dafür wurde die nach der städtischen Planung dem Kraftfahrzeug vorbehaltene unterirdische Ebene in den Hauptquerspangen für den U-Straßenbahn-Verkehr als notwendig angesehen, so daß beim Planiedurchbruch und bei der Bahnhofsquerspange beim Straßennetz Abstriche gemacht werden sollten.⁵²⁰

Die Stadt, die eindeutig den Straßenverkehr vor dem öffentlichen Nahverkehr bevorzugte, sperrte sich zunächst gegen Lamberts Planungserneuerung, erkannte jedoch sehr schnell, daß seine ursprünglichen Vorschläge von vornherein mit gewissen Imponderabilien behaftet waren, die über eine Minimalplanung hinausgehend noch zusätzlicher Sicherungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr bedurften.

Angesichts der weiteren Entwicklung zum Individualverkehr ermunterte das sich im Ausbau befindliche City-Ring-System die Kraftfahrer ohnehin bis in die Innenstadt hineinzufahren, so daß in der Erweiterung des Schienennetzes und in der Installierung eines schnelleren öffentlichen Nahverkehrsmittels die einzige Möglichkeit bestand, in eine Konkurrenz mit dem Automobil zu treten und die beabsichtigte Aufstockung des City-Rings überflüssig zu machen.

Lambert forderte in der ersten Beratung seines Verkehrsgutachtens, als eine unabdingbare Voraussetzung für die leistungsfähige Bedienung des Berufsverkehrs, die Ausrichtung der Landes- und Raumplanung um

Stuttgart an das Vorortstreckennetz der Bundesbahn, denn dadurch könnte auch im Planjahr die im Bundesgebiet höchste Zahl von 109 000 Hereinpendlern Gültigkeit besitzen.⁵²¹

Im Zuge der Erneuerung der innerstädtischen Netzform zur U-Straßenbahn wurde vorgeschlagen, deren Ballung am Schloßplatz und in der unteren Königstraße aufzulösen und sie so auszubauen, daß eine spätere Umstellung auf U-Bahn-Betrieb erfolgen könne. Am Beispiel des Bahnhofplatzes begründete Lambert seine gegenüber dem Gutachten abweichende Auffassung, die einen Fußgängertunnel in der ersten, einen Straßentunnel in der zweiten, den S-Bahn-Tunnel in der dritten und den U-Bahn-Tunnel in der vierten Ebene vorsah. In der zweiten Sitzung über das Verkehrsgutachten Lambert/Feuchtinger ging es dann nur noch um die Frage, welche der beiden Verkehrslösungen vorzuziehen sei.⁵²² Als Vorteil eines U-Bahn-Netzes stellten Lambert/Feuchtinger heraus, daß dieses System eher linienhaft als flächendeckend verlaufe, in den Außenbezirken aber jegliche Kollisionen mit dem Kraftfahrzeugverkehr verhindere und daher innerhalb des weiteren U-Bahn-Einzugsbereiches die Wachstumsreserven der Bevölkerung weit über die im Generalbebauungsplan 1956 festgelegten Grenzen hinaus befriedigen könne. Nachteilig waren die im System immanent enthaltenen gebrochenen Verkehrswege, die zum Gebrauch weiterer Verkehrsmittel gezwungen hätten.

Um seiner Verantwortung gerecht werden zu können, beschloß der Technische Ausschuß in seiner dritten Beratung, sich durch eine Informationsreise nach Brüssel und Paris Informationen zu verschaffen, die ihm für Stuttgart Entscheidungshilfen in die Hand geben sollten.⁵²³ In der vierten und fünften Beratung über das Verkehrsgutachten wurde als Ergebnis dieser Reise die Berechtigung des modifizierten Gutachtens für eine U-Straßenbahn in Stuttgart herausgestellt, deren Realisierung ohne nennenswerte Steigerung der Investitionen und ohne Beeinträchtigung des City-Rings erfolgen könnte.⁵²⁴

In der Frage der ausreichenden Flächenbedienung der Innenstadt kam die Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart zu der Erkenntnis, daß ein U-Bahn-System sich den vorhandenen Schwerpunktklinien der S-Bahn und Straßenbahn anpassen und zu diesen parallel laufen müßte. Da aber die besser flächenbedienende Straßenbahn nicht durch eine U-Bahn ersetzt werden könnte, andererseits ein der U-Bahn ähnliches Verkehrsmittel, die S-Bahn, entsprechend gut ausgebaut werden sollte, erschien der Nutzen einer U-Bahn so zweifelhaft, daß Stuttgart die notwendige U-Bahn-Reife abgesprochen wurde.⁵²⁵

Durch die Planungsänderungen eines in U-Bahn-Manier auszubauenden U-Straßenbahn-Netzes wurden an den Streckenkreuzungen, vor al-

lem an der Bahnhofsquerspange, konstruktive Neuüberlegungen für deren Tieflage notwendig, da durch den dort massierten Verkehr auf engem Raum Kollisionen ohne eine vertikale Erweiterung des Platzes unvermeidlich gewesen wären. Durch die Zuweisung des schienengebundenen Nahverkehrs in die Ebene -1 und die Reservierung des innerstädtischen Straßenraums auf niveaugleicher oder auf Hochstraßenebene war der städtischerseits ungeliebte und deshalb stets hinausgeschobene U-Straßentunnel im Zuge der Schillerstraße schon allein aus konstruktiven Gründen nicht mehr möglich. Hoss, der von der Unmöglichkeit einer den Bahnhofsvorplatz und die Schillerstraße unterfahrenden Straßenquerverbindung zwischen Neckar- und Heilbronner Straße überzeugt war, schlug vor, statt dieser alternativ eine Hochstraßenquerverbindung zwischen Heilbronner Straße und Neckartor im Bereich der Wolframstraße vorzusehen. Den vom Regierungspräsidium als Reserve für die U-Straße im Bereich des Bahnhofsvorplatzes vorgesehenen Raum in der Ebene -1 beabsichtigte er für die verstärkte U-Straßenbahn zu verwenden.⁵²⁶

Die neu eingetretene Planungsentwicklung führte bei den Spitzen der städtischen Bauverwaltung zu Neuüberlegungen und Meinungsverschiedenheiten.⁵²⁷ So waren im Gegensatz zur Deutschen Bundesbahn, Lambert und Hoss, die einen Verzicht auf die S-Bahn-Reserve als Fehler im Zusammenhang mit der Raumplanung um Stuttgart bezeichneten, die Leiter der städtischen Bauämter Gauß und Heeb der festen Überzeugung, angesichts eines späteren U-Bahn-Netzes auf den Bau einer lediglich bis zum Alten Postplatz führenden S-Bahn verzichten zu können. Dabei sahen sie die S-Bahn nur als Beitrag, den starken Fußgängerverkehr in der Längsachse der Innenstadt zu entflechten, und bezweifelten ob es gelänge, die östlich der Königstraße beschäftigten Arbeitnehmer vom Hauptbahnhof auf einen S-Bahnhof Alter Postplatz abzuführen. Beide befürchteten außerdem, daß die U-Straßenbahn-Planung durch die städtische Beteiligung an der rund 100 Millionen DM teuren S-Bahn finanziell eingeschränkt werden müßte.

In der vom Tiefbauamt richtig eingeschätzten Unvereinbarkeit einer gleichzeitig die Interessen der U-Straßenbahn und der S-Bahn berücksichtigenden Planung wurde von Heeb die Planalternative vorgestellt, die spätere Möglichkeit zum Bau der S-Bahn-Strecke offenzuhalten und die Unabhängigkeit beider Planungen dadurch herzustellen, indem der Tunnel zwischen Hauptbahnhof und Altem Postplatz so tief geführt werden sollte, daß die Ausführung im unterirdischen Stollenvortrieb möglich wurde. Gleichzeitig mit dieser Planungserweiterung im Bereich des Bahnhofsvorplatzes schlug das Tiefbauamt die abgesenkte Anlage einer zweistöckigen Straßenbahnhaltestelle am Hauptbahnhof sowie eine Un-

tertunnelung des Platzes für den Kraftfahrzeugverkehr in Richtung Schillerstraße – Heilbronner/Kriegsbergstraße vor, die S-Bahn in der Ebene –4 vorsah.

Einen kuriosen, später wieder aufgegriffenen Vorschlag zur S-Bahn-Führung am Bahnhofsplatz unterbreitete das Technische Referat dem Planungsamt, indem es anregte, die S-Bahn im Zuge des Nordausgangs als Hochbahn über den Bahnhofsvorplatz hinweg in die Lautenschlagerstraße einzuführen. Nicht nur wegen der geringen Breite der Lautenschlagerstraße, sondern auch aufgrund des architektonisch nicht zu verantwortenden Eindrucks lehnte das Planungsamt diesen Vorschlag ab.⁵²⁸

Nachdem von den städtischen Ämtern gegenüber der Planung Lambert/Feuchtinger umfangreiche Erweiterungen vorgeschlagen worden waren, wurde anhand der neuen Planvorgaben von den Gutachtern ein Zeitstufenplan aufgestellt, der die Realisierung aller Bauvorhaben in den Jahren 1962 bis 1975 vorsah. Der Planiedurchbruch wurde für die Jahre 1963 bis 1967 und die Fertigstellung der City-Tangente Rotebühlplatz–Rote Straße–Friedrichstraße für die Jahre 1968 bis 1970 terminlich dem Bau der S-Bahn nach Vaihingen weit vorgezogen. Deren Ausführung stand aufgrund der ungesicherten Finanzierungsfragen außerhalb des eigentlichen Bauprogramms, und wurde erst für die Jahre 1975 bis 1980 vorgesehen.⁵²⁹

Die vormalis vor allem vom Staat aufgestellte Forderung, den Ausbau der City-Tangente Rote -/Friedrichstraße zeitgleich mit der S-Bahn auszuführen, erwies sich bei diesen Planungsvorgaben nun als nicht mehr haltbar und sollte letztlich zum Wegfall der U-Straßenbahn in diesem Streckenbereich führen. Die Voraussetzung für dieses Unternehmen wäre die Erweiterung des Bahnhofsvorplatzes gewesen, doch entschied man sich wegen der ungesicherten Finanzierung dazu, das Kernstück der Stuttgarter Verkehrsmisere, den Knotenpunkt Friedrich-/Heilbronner/Schillerstraße, der eine Tagesbelastung von 70 000 Kraftfahrzeugen aufwies, erst am Ende des Zeitstufenplans, nämlich in den Jahren 1971 bis 1975 anzugehen. Die Industrie- und Handelskammer Stuttgart forderte dagegen die umfassende und schnelle Inangriffnahme aller Verkehrsmaßnahmen, insbesondere den Bau von Hochstraßen. Daneben wurde der Bau von Parkhäusern und Tiefgaragen gefordert, um die Entwertung der zentralen Geschäftsviertel sowie das Entstehen neuer Geschäftszentren an der Peripherie der Stadt zu verhindern.⁵³⁰

Am 14. Dezember 1960 berichteten Hoss und Lambert dem ZAS-Beirat über die Ergebnisse weiterer städtischer Untersuchungen.⁵³¹ Zugleich mit der Entscheidung der Stadt für eine völlig schienenfreie Innenstadt und einer zur U-Bahn ausbaufähigen U-Straßenbahn stellte Lambert fest, daß

die S-Bahn von Anfang an als absoluter Bestandteil des gesamten Nahverkehrssystems mit eingeplant, und die Möglichkeit für deren baldige Ausführung bereits in die gegenwärtige Planung mit einzubeziehen sei. Das rund 40 Kilometer umfassende Innenstadtnetz der Straßenbahn sollte auf etwa 20 Kilometer verringert werden, wobei die ursprünglich im Straßenniveau geplanten Strecken in der Planie und vor dem Hauptbahnhof nun unterirdisch zu führen waren. Begrüßt wurde der städtische Vorschlag, die Strecke in Richtung Wilhelmsbau–Alter Postplatz und Hauptstätter Straße–Charlottenplatz nicht erst beim Karls-gymnasium, sondern schon am Marienplatz zu trennen.

Eine Alweg-Bahn (Schwebebahn) lehnte Lambert ab, weil sie, auf Hochbalken durch die Stadt geführt, den Raum für die geplante Hochstraße in der Neckarstraße in Anspruch genommen hätte. Die Ausbaumaßnahmen zur Leistungssteigerung des City-Ringsystems sollten den Anforderungen von Lambert an ein leistungsfähiges Straßennetz entsprechen.⁵³² Die städtischerseits geplante Hochstraße über der Neckarstraße kollidierte jedoch erheblich mit den Planungen des Landes für einen Kulturbereich zwischen Wilhelmspalais und Staatsgalerie. Besonders prekär erschien die Beeinträchtigung für das neu zu errichtende Landtagsgebäude auf dem benachbarten Gelände der Karls-Akademie, weshalb die staatlichen Behörden abermals auf den Plan gerufen wurden, ihre Bedenken gegen das Vorhaben der Stadt vorzubringen.⁵³³

Mit dieser Hochstraße in engem Zusammenhang standen die euphorischen Überlegungen der Stadt, aus der Heilbronner Straße heraus ebenfalls eine Hochstraße über das Bundesbahngelände und die Anlagen hinweg in die Hochstraßenverbindung Neckar-/Cannstatter Straße einzuführen.

Die Rolle des Deutschen Städtetages und die veränderte Sichtweise der Verkehrsplanung als regionalräumliche Planung

Durch die inzwischen in den deutschen Großstädten ausgearbeiteten Generalverkehrspläne waren nicht nur die Lösungswege zur Behebung der innerstädtischen Verkehrsprobleme erkannt worden, sondern es wurde auch erstmals die Notwendigkeit deutlich, sich über die unabhängig voneinander durchgeführten Planungen auszutauschen und sich so-

lidarisch um Bundesmittel für den Ausbau leistungsfähiger öffentlicher Verkehrssysteme zu bemühen. Der Einladung zu der ersten gemeinsamen Besprechung mit den Vertretern der Städte Bremen, Düsseldorf, Frankfurt/Main, Hannover und München war die Stadt Stuttgart jedoch nicht gefolgt.⁵³⁴

Die von dem Oberbürgermeister der Stadt München, Hans Jochen Vogel, vertretenen Planungsprinzipien einer unterirdischen Führung der Straßenbahnen in den Stadtkernen sowie sein Vorschlag, mittels des Deutschen Städtetags in den Beschlußgremien des Bundes auf eine Änderung des Bundesfernstraßengesetzes hinzuwirken, wurden von den Vertretern der Städte einhellig gebilligt und fanden ihren Niederschlag in einem gemeinsam erstellten Exposé, das dem Bundesverkehrsministerium vorgelegt wurde. Darin wurden vor allem drei Gründe für die enormen Verkehrssteigerungen in den City-Bereichen verantwortlich gemacht, nämlich die Ausdehnung der Stadt und die Abwanderung der Bevölkerung in die Außengebiete, die Vorrangstellung der Dienstleistungsbetriebe in der City und deren intensive Flächennutzung sowie die enorme Zunahme des Individualverkehrs. Von daher hatten alle Ansätze zur Behebung des Verkehrsnotstandes von der Innenstadt aus zu erfolgen, was die Städte vor erhebliche finanzielle Probleme stellte.⁵³⁵

Anläßlich der zweiten Zusammenkunft der Arbeitsgemeinschaft, der noch die Stadt Köln beigetreten war und in der die Stadt Stuttgart durch ihren Technischen Referenten Gauß vertreten wurde, wurde vom Deutschen Städtetag verdeutlicht, daß das Bundesverkehrsministerium, das Bundesfinanzministerium und die kommunalen Spitzenverbände sich gegen die Forderungen der Arbeitsgemeinschaft stellten, weil sie befürchteten, daß der erste Vierjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen und Autobahnen nicht erfüllt werden könnte.⁵³⁶

In einer daraufhin erfolgten Stellungnahme des Bundesverkehrsministeriums wurden die rechtlichen Möglichkeiten einer Finanzhilfe des Bundes für den Ausbau von städtischen Nahverkehrseinrichtungen untersucht. Die Förderungsfähigkeit wurde jedoch nicht als Bundesaufgabe im Sinne des Grundgesetzes eingestuft, sondern als kommunale Planungsaufgabe, so daß der Bund aus der Finanzverantwortung treten konnte. Es wurde ein Sachzusammenhang und ein daraus ableitbares öffentliches Interesse aber in den Fällen als berechtigt angesehen, in denen der Ausbau dieser Nahverkehrseinrichtungen in einem bau- und verkehrstechnischen Zusammenhang mit einer Bundesfernstraße stand.⁵³⁷

Die Bewältigung des von allen politischen Parteien als Problem anerkannten Verkehrsnotstandes war mittlerweile zum Hauptthema der SPD für den Bundestagswahlkampf geworden.⁵³⁸

Unter diesem Eindruck, den die Bundesregierung in Zugzwang geraten ließ, fand am 6. März 1961 in Bonn eine Besprechung zwischen Bundesverkehrsminister Seebohm und einer Abordnung der Arbeitsgemeinschaft statt, in der die Möglichkeiten des Bundes zur Förderung des Verkehrsausbau in den Großstädten erörtert wurden.⁵³⁹ Hierbei schränkte Seebohm als Voraussetzung für Bundesfinanzhilfen wiederum den Sachzusammenhang auf die unmittelbaren Straßenbauaufgaben des Bundes in den Gemeinden ein. Eine wesentliche Hilfe zur Entscheidungsfindung erwartete Seebohm von einem neuen Enquetegesetz, nach dem eine Sachverständigenkommission die großstädtischen Verkehrsprobleme überprüfen und Vorschläge zu deren Lösung unterbreiten sollte.

Eng mit den Verkehrsproblemen Stuttgarts verknüpft war die mittlerweile weit fortgeschrittene Ausdehnung des Wirtschafts- und Ballungsraums in das Umland der Großstadt, so daß sich der komplexer gewordene Planungsrahmen immer weiter in den Bereich der umliegenden Gemeinden erstreckt hatte. Die zur Koordinierung der Planung in dieser Region gegründete Kommunale Arbeitsgemeinschaft für den Stuttgarter Raum (KAG), der neben der Stadt Stuttgart noch die fünf angrenzenden Kreise Ludwigsburg, Waiblingen, Esslingen, Böblingen und Leonberg angehörten, hatte am 19. Februar 1957 Professor Rolf Gutbier (Technische Hochschule Stuttgart) mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragt, um eine Bestandsaufnahme der Regionalplanung im Ballungsraum zu erarbeiten. Das Ergebnis dieser Untersuchungen lag Anfang des Jahres 1961 vor und wurde von der Regionalen Planungsgemeinschaft Württemberg-Mitte e. V., die sich als kommunaler Spitzenverband in Konkurrenz mit der auf Kreisebene zusammengeschlossenen Arbeitsgemeinschaft befand, in einer Stellungnahme kritisch kommentiert.⁵⁴⁰

Am 6. März 1961 wurde das Gutachten dem Stuttgarter Gemeinderat zur Beratung vorgelegt.⁵⁴¹ Darin kam Gutbier zu dem Ergebnis, daß dem sich verstärkenden Ballungs- und Pendlerproblem nur sinnvoll entgegengewirkt werden könne, wenn die schrittweise Entwicklung des Ballungsraumes nach den Prinzipien der »zentralen Orte«, also die Gründung von sogenannten Entlastungsstädten entlang der durch die Bahnlagen gekennzeichneten Entwicklungsachsen verwirklicht und dabei ergänzend für das gesamte Gebiet ein Generalverkehrsplan mit der Zielsetzung erstellt werde, alle Außenbezirke bestmöglichst mit der Kesselstadt zu verbinden. In der Pendelwanderung sah Gutbier das Hauptproblem für die Unausgewogenheit des Stuttgarter Raums, die verbunden mit einseitiger Industrieansiedlungs- und Strukturpolitik, die Schwächung der Umlandgemeinden hervorgerufen hatte. So waren mittlerweile rund ein Viertel aller in Stuttgart Beschäftigten Einpendler. Von insge-

samt fast 240 000 Binnenpendlern hatten über die Hälfte, nämlich 130 000, ihr Ziel in der Kesselstadt.

Die Regionale Planungsgemeinschaft Württemberg-Mitte war der Auffassung, daß die einzige Konsequenz, die innerhalb der KAG aus dem Gutachten gezogen werden mußte, die Einschränkung der industriellen Erweiterungsflächen in den Flächennutzungsplänen derjenigen Gemeinden sein sollte, die den Wohnbedarf aus künftigen Industriearbeitsplätzen auf eigener Markung nicht befriedigen könnten und dadurch einen unzumutbaren Druck auf die Nachbargemeinden ausübten. Dies galt in besonderem Maße für die Stadt Stuttgart, deren Entwurf zum Flächennutzungs- und Generalbebauungsplan aus dem Jahre 1956 eine Ausweitung der Industrieflächen von 550 auf 875 Hektar, also um rund 60 Prozent vorsah, während die Wohnflächen nur für eine Bevölkerungszunahme um 30 Prozent erweitert werden sollten.⁵⁴²

Der Planungsverband berief sich zur Legitimierung seiner Kritik auf die gemeindesoziologischen Untersuchungen von Martin Irle und auf die kritische Einschätzung der Landesplanung von Seiten des Bundes, die eine weitere Ballung innerhalb Stuttgarts für wirtschaftlich unvernünftig hielten, weil jede weitere Ausdehnung überproportionale Kosten erfordere, die ein etwaiges Mehraufkommen an Steuern wieder aufzehren müßte. Darüber hinaus widersprach eine übermäßige Industrieansiedlungspolitik, wie sie der Generalbebauungsplan Stuttgarts vorsah, den Richtlinien der Planungspolitik von Bund und Land.⁵⁴³

Die neuen Untersuchungen und Erkenntnisse machten sich inzwischen auch das Bürgermeisteramt der Stadt Stuttgart und der Gemeinderat zu eigen, die nun eindeutig dem öffentlichen Nahverkehr die Aufgabe zuerkannten, den Individualverkehr weitestgehend zu vermeiden und Maßnahmen begrüßten, die eine Rückwanderung zu den Massenverkehrsmitteln förderten, wenngleich in dieser Forderung noch keine Absage an die Vollmotorisierung zu sehen war.⁵⁴⁴ Dabei machte man sich die Betrachtungsweise zu eigen, nach der, bezogen auf die jeweils erforderliche Verkehrsfläche, die Leistungskapazitäten für Kraftfahrzeuge beziehungsweise für Straßenbahnen sich etwa wie 1 : 20 verhalten. Angesichts dieses Mißverhältnisses wurde der Straßenraum nicht mehr als beliebig erweiterbar angesehen, sondern galt als zu rationalisierende Fläche. Demzufolge war der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs möglichst so attraktiv zu gestalten, daß ein wirkungsvoller Anreiz für den Rückgewinn der Pendlerbeförderung geschaffen werden sollte. Besonders der S-Bahn, die die Stadtbezirke Cannstatt, Zuffenhausen, Feuerbach, Vaihingen, Unter- und Obertürkheim und den Stuttgarter Westen innerhalb einer Reisezeit von 30 Minuten vom Hauptbahnhof aus erfas-

sen sollte, war die Aufgabe zgedacht, als Trägerin von zugleich innerstädtischen wie regionalräumlichen Verkehrsfunktionen eine wirksame Entlastung herbeizuführen, wobei das Pendleraufkommen vereinfachend durch die Annahme ermittelt wurde, daß der Anreiz zur Benützung der S-Bahn dem Verhältnis der Reisezeiten von S-Bahn und Straßenbahn proportional sei.⁵⁴⁵ Zusammen mit der Straßenbahn sollte ergänzend der Omnibus in einem dann dreifach gegliederten Verkehrssystem vor allem in den sogenannten »Schwimmhäuten« des polyzentrisch aufgebauten Verkehrsnetzes Zubringerfunktionen zu den übergeordneten Verkehrsmitteln auf der Schiene übernehmen.

Um die Öffentlichkeit auf die drängenden Finanz- und Verkehrsprobleme in den westdeutschen Großstädten aufmerksam zu machen, veranstaltete der Deutsche Städtetag vom 20.–23. März 1961 auf spektakuläre Weise eine sogenannte »Fliegende Pressekonferenz« für die Vertreter der wichtigsten deutschen Tageszeitungen. Nach Informationen des Deutschen Städtetags entfielen 76 Prozent des gesamten Straßennetzes in der Bundesrepublik auf kommunale Träger, die jedoch aus dem Aufkommen der Kraftverkehrsabgaben nur 15 Prozent erhielten, während Bund und Länder für die von ihnen unterhaltenen 24 Prozent des Straßennetzes den Löwenanteil an den Abgaben beanspruchten.⁵⁴⁶ Dieses krasse Mißverhältnis konnte weder durch den vom Bund ab dem Jahr 1960 den Gemeinden zur Verfügung gestellten »Gemeindepfennig«, der den Städten 7 Prozent am Mineralölsteueraufkommen zusicherte, noch durch die geringfügigen Abgaben eines Teiles der auf die Länder entfallenden Kraftfahrzeugsteuer ausgeglichen werden. Daneben waren lediglich Finanzmittel nach dem Bundesfernstraßengesetz für den Ausbau von Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen vorgesehen.⁵⁴⁷

Der Verteilungsmodus zur Gewährung von Geldmitteln ausschließlich nur für innerstädtische Straßenbaumaßnahmen kennzeichnete die einseitige und zur Lösung der großstädtischen Verkehrsmisere völlig ungeeignete Politik des Bundes, deren Widersinn dadurch noch deutlicher wurde, daß die Städte erst recht dazu animiert wurden, Bundesstraßen zu bauen, um in den Genuß von Straßenbauszuschüssen zu kommen.⁵⁴⁸ Durch teilweisen Verzicht auf den 12,5 Milliarden DM umfassenden zweiten Vierjahresplan des Bundesverkehrsministeriums zum Ausbau von 1000 Kilometer Autobahn, hätten die etwa sieben Milliarden DM teuren Umbaumaßnahmen in den Großstädten finanziert werden können.⁵⁴⁹

Die immer stärkeren Verkehrsbeziehungen zum Umland sowie die auseinanderklaffenden Bereiche Wohnen und Arbeiten führten in der 1961 etwa 645 000 Einwohner zählenden Stadt Stuttgart mit 135 000 Einpendlern zu dem stärksten Pendleraufkommen unter den deutschen Städten.

Mit rund 107 000 registrierten Kraftfahrzeugen, davon allein 77 000 Personenkraftwagen, rangierte Stuttgart in der Motorisierungsziffer hinter Frankfurt und München an dritter Stelle im Bundesgebiet. Eine Verdoppelung des Kraftfahrzeugbestandes war seit 1953 zu verzeichnen. Für das Jahr 1975 ergab eine im Rahmen der Vorbereitungen zum Generalverkehrsplan ausgearbeitete Entwicklungsprognose, daß zum Zeitpunkt der Vollmotorisierung ein Sättigungswert von etwa 3,5 Einwohnern pro Kraftfahrzeug erreicht werden würde. Unter Einrechnung einer nach dem Generalbebauungsplan möglichen Bevölkerungszunahme auf etwa 750 000 bis 800 000 Einwohner bedeutete dies eine Verdreifachung des vorhandenen Kraftfahrzeugbestandes.⁵⁵⁰

Der auf insgesamt rund eine Milliarde DM geschätzte Aufwand für die Verkehrsverbesserungen innerhalb des kleinsten City-Bereichs der Bundesrepublik, der außerdem noch durch die stark frequentierten Bundesstraßen 14 und 27, den sogenannten City-Tangenten, umgrenzt wurde, machen deutlich, daß sich in Stuttgart die Verkehrsproblematik am gedrängtesten von allen vergleichbaren Großstädten darbot, was in Konsequenz der weiterentwickelten Pläne von Lambert/Feuchtinger dazu führte, daß für die wichtigsten Knotenpunkte, den Hauptbahnhof, den Planiedurchbruch, den Rotebühlplatz und den Charlottenplatz mehrgeschossige unterirdische Lösungen vorgeschlagen wurden. Damit sollten kreuzungsfreie Streckenführungen der U-Straßenbahn gewährleistet, beziehungsweise im Zusammenhang mit der S-Bahn-Trasse, mehrgeschossige Kreuzungsbauwerke ausgebildet werden. Der Sogwirkung der engen Innenstadt, die sich immer stärker als eine Folge des polyzentrischen Wirtschaftsraumes um Stuttgart darstellte, konnte laut Hoss nur dadurch entgegengewirkt werden, daß der öffentliche Nahverkehr entsprechend ausgebaut werden würde.

Arnulf Klett faßte seine Leitgedanken zur städtischen Verkehrsplanung in programmatischen Thesen zusammen und sagte einer ausschließlich von der Verkehrsplanung bestimmten Stadtentwicklungsplanung ab.⁵⁵¹ Daß diese vor allem taktisch zu verstehenden und allein in Anlehnung an die Forderungen des Deutschen Städtetags formulierten Standpunkte für die Praxis in Stuttgart keine durchschlagende Relevanz besaßen, belegt die unverändert pragmatische Denkweise innerhalb der Stuttgarter Stadtplanung, die durch ihre Eingriffe das überkommene Bild der Stadt verwandelten.

Die Verkehrsnot der Stadt ging in zunehmendem Maße mit der Abwanderung von den öffentlichen Verkehrsmitteln einher, mit der Folge, daß der Anteil der Kraftfahrzeugbenutzer im Berufsverkehr aller Binnenpendler mit wachsender Entfernung zum Arbeitsort zunahm. Damit

stellte das Verkehrsproblem in seiner Komplexität einen originär sozio-ökonomischen Bestimmungsfaktor dar, der hauptsächlich von der Bereitschaft des Bundes, der Länder und der Gemeinden zur Gewichtung ihrer Verkehrsinfrastrukturinvestitionen abhing. Dies wurde von Klett erstmals dargestellt, ohne jedoch die eigenen Versäumnisse in der Verkehrspolitik einzuräumen.⁵⁵² Dabei hatte sich lange Zeit auch Stuttgart durch die Straßenverkehrsplanungen Feuchtingers dezidiert an den nordamerikanischen Verkehrskonzeptionen orientiert. Diese Lösungen entsprachen den Forderungen des Städteplaners Bernhard Reichow, der die »autogerechte« Stadt zum städtebaulichen Leitziel erhob.⁵⁵³

Der Generalverkehrsplan »Fließender Verkehr« und Konzepte zur »verkehrsgerechten Stadt«

Am 22. März 1961 beriet der Gemeinderat über eine Vorlage zum zukünftigen Liniennetz für den öffentlichen Nahverkehr. Diese stellte eine vom Stadtplanungsamt durchgeführte Weiterentwicklung des »Berichts über das Ergebnis weiterer Untersuchungen zum Verkehrsgutachten Lambert/Feuchtinger« dar, der am 21. Dezember 1960 im Technischen Ausschuß beraten wurde. In der Vorlage wurden die Verkehrsverbesserungen am Planiedurchbruch und am Charlottenplatz als besonders dringlich eingestuft, weshalb beantragt wurde, diese im Zeitstufenplan Priorität genießenden Maßnahmen baldigst durchzuführen.⁵⁵⁴

Die Straßenplanung in der Neckarstraße, die mit Hinsicht auf die Hochstraßenlösung lediglich »Neckarstraße Zwischenausbau« genannt wurde, stellte eine Planungsvariante ganz nach amerikanischem Straßenbaumuster dar und lag in sichtbarem Widerspruch zu den Verlautbarungen der Stadtverwaltung in der »Fliegenden Pressekonferenz«. Eng verknüpft mit diesem Projekt, das eine Hochstraße vom Schwanenplatz bis zum Marienplatz vorsah, war der Plan zum Überqueren der Anlagen im Gebiet Wolframstraße/Neckartor und der Überdeckung der Gleisanlagen.⁵⁵⁵

In der Gemeinderatsitzung am 13. April 1961 begründete Hoss die Neukonzeption des öffentlichen Nahverkehrsnetzes, und legte die Ergebnisse der weiteren Untersuchungen zum Verkehrsgutachten Lambert/Feuchtinger zur Beschlußfassung vor.⁵⁵⁶

Die Aufstockung der Verkehrsplanung wurde vor allem mit den im Gutachten Lambert/Feuchtinger lediglich als »Minimalanforderungen« enthaltenen Planungsgrundsätzen gerechtfertigt. Hoss orientierte sich am »Straßenverkehrstechnischen Kommentar« von Feuchtinger und empfahl, diesen als Maßstab für den Zuschnitt der Planung zu verwenden.⁵⁵⁷

Die Lambertsche Konzeption für die U-Straßenbahn im Stadtkern war insofern eine Minimalforderung, als von dem Grundsatz ausgegangen wurde, daß im Bereich der Hauptverkehrsknotenpunkte des City-Rings ein Straßenverkehr in zwei Ebenen gesichert sein mußte, um Kollisionen mit der Straßenbahn zu vermeiden. Schon dadurch erhielt der City-Ring eine höhere Leitungsfähigkeit als in der bisherigen stadtseitigen Planung vorgesehen war. In der praktischen Ausführung der aufgestockten Planungsstandards führte dies dazu, daß in der Regel fünf Ebenen in den Hauptverkehrsknotenpunkten zu planen waren, nämlich oberirdisch zwei für den motorisierten Verkehr, die Ebene -1 für Fußgänger und darunter zwei für kreuzende Straßenbahnen.⁵⁵⁸

Das ursprünglich von Lambert geplante U-Straßenbahn-Netz »City-Tangenten«, das sich in den Linienzug Tübinger Straße–Wilhelmsbau–Rote Straße–Friedrichstraße–Hauptbahnhof–Schillerstraße–Neckarstraße und in den Linienzug Hauptstätter Straße–Neckarstraße–Hauptbahnhof–Heilbronner Straße beziehungsweise Neckartor spaltete, wurde weiterentwickelt, und teilte sich statt am Marienplatz erst am Wilhelmsplatz in den Strang Hauptstätter Straße–Neckarstraße beziehungsweise in den Strang Torstraße–Eberhardstraße–Wilhelmsbau. Bei den Talquerlinien sollte in Abänderung des Gutachtens Lambert eine viergleisige Strecke am Knotenpunkt Charlottenplatz die Tallängslinie unterfahren und sich am Schloßplatz in die Richtungen Planiedurchbruch–Schloßstraße und Königstraße–Hauptbahnhof–Heilbronner Straße aufspalten.

Das Volumen des ab 1962 in einem Zeitraum von 14 Jahren abzuwickelnden Bauprogramms umfaßte 575 Millionen DM, wovon 142 Millionen auf den Straßenbau und 233 Millionen auf die U-Straßenbahn entfielen. Die Baukosten der S-Bahn von Stuttgart nach Vaihingen, geplant außerhalb des eigentlichen Programms in den Jahren 1975 bis 1980, beliefen sich auf etwa 200 Millionen DM.⁵⁵⁹

Der maßgeblich von der Bundesbahn durchgeführten S-Bahn-Planung sollte eine entscheidende Bedeutung im regionalplanerischen Sinne zukommen, denn zukünftig sollten fast 60 Prozent der Bevölkerung im Bereich der S-Bahn-Linien wohnen, denen eine tragende Bedeutung für die Verknüpfung des öffentlichen Nahverkehrs der Außengebiete mit dem Innenstadtbereich zukommen sollte.⁵⁶⁰ Die Dezentralisierung des Stuttgarter Stadtraumes war daher zum großen Teil dem elektrischen

Vorortssystem der Bundesbahn zuzuschreiben, dessen günstige Netzform wesentlich zur Auflockerung der Stadt beitrug und die Arbeitsteilung zum Nahverkehr der Straßenbahnen begünstigte. Unter diesen Voraussetzungen, und der berechtigten Erwartungshaltung gegenüber einer Finanzhilfe für die immensen Investitionen im Nahverkehr, wurde das Bürgermeisteramt beauftragt, die erforderlichen Verhandlungen mit Bund, Land und Bundesbahn zur Klärung dieser Sachlage aufzunehmen.⁵⁶¹

Die Absicht Kletts, die Überbauung des Bahnhofsgeländes in einen Gesamtzusammenhang mit der Generalverkehrsplanung zu bringen, geriet aufgrund der Planungsdivergenzen und unter dem Termindruck des gesamten Vorhabens zunehmend ins Stocken, obwohl er die Bearbeitung dieses Projekts bei seiner Bauverwaltung forcieren wollte, und auch weiterhin die Mitwirkung Jägers für unerlässlich hielt. So spielten wohl die persönlichen Beziehungen zwischen Klett und Jäger eine maßgebende Rolle bei der Planung dieses Vorhabens, so daß es nicht verwunderlich war, daß die Studien Jägers und die gründlicheren städtischen Untersuchungen verschiedene Zielsetzungen aufweisen mußten.⁵⁶² Heyer beabsichtigte, mit einem Großparkplatz über den Gleisanlagen dem Bahnhof ein »zweites Gesicht« zu geben und seine »Stadt- wie seine Autoseite« funktionell und städtebaulich zusammenzubinden.⁵⁶³

Am 1. August 1961 war vom Bundestag das »Gesetz über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden« beschlossen worden. Damit wurde von der Bundesregierung die politische Mitverantwortung und Zuständigkeit unterstrichen, mittels einer Sachverständigenkommission einen geeigneten Maßnahmenkatalog für die Verkehrsnöte der Städte zu erarbeiten. Durch die Untersuchung sollte vor allem die Möglichkeit geprüft werden, die Ballungsgebiete zu entlasten, und ein leistungsfähiges Straßennetz zwischen Bund, Ländern und Gemeinden zu schaffen.⁵⁶⁴

Dem Gesetzgeber ging es vordringlich darum, die Verkehrsplanungen der Länder und Gemeinden aufeinander abzustimmen und an den eigenen Ausbauplan für die Bundesfernstraßen, unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Verkehrsentwicklung bis 1975, anpassen zu lassen. Die Frage, in welchem Umfang die innerstädtischen Verkehrswege durch die Erschließung weiterer Verkehrsebenen entlastet werden könnten, stand im Hintergrund der Gesetzesinitiative. Desgleichen war von einer Förderung des öffentlichen Nahverkehrs nicht die Rede, was deutlich vor Augen führt, daß ausschließlich die bevorzugte Stärkung des Individualverkehrs als Absicht hinter diesem Gesetz stand. Die offensichtlichen Folgen falscher Planung, nämlich zuerst Bundesfernstraßen zu bauen,

um dann die Auswirkungen in den Städten erst viel zu spät durch eine falsche, den Kommunen auferlegte Anpassungsplanung in den Griff zu bekommen, verdeutlichen auch auf bundespolitischer Ebene eine verkehrspolitische Konzeptionslosigkeit ohne Bezüge zu längerfristigen Perspektiven.

Was im größeren bundespolitischen Rahmen als verkehrsplanerisch richtig erachtet wurde, das setzte sich bis in die Gemeinden hinein als geltendes Planungsprinzip fort, allerdings in den meisten Fällen ohne den dabei zu berücksichtigenden raumordnungspolitischen Bezug.

Die durch die Verkehrsmisere verursachten Veränderungen in der Wirtschafts- und Sozialstruktur der Stadt Stuttgart, in der wie in allen Großstädten aufgrund der Citybildung die langsame Entvölkerung des Stadtkerns einherging mit einem erhöhten Pendleraufkommen und einem überproportional hohen und flächenfressenden Verkehrsbedarf, sollten überwiegend durch eine ständige, den Verkehrsverhältnissen angepaßte Kapazitätserweiterung der Straßenflächen aufgefangen werden. Mehr als in jeder anderen deutschen Stadt wurde es in Stuttgart schon als unabänderlicher Vorgriff auf zukünftige Planungen angesehen, Hochstraßen als letzte Reservelösung bei einem schon einkalkulierten Versagen der bestehenden oder geplanten Verkehrssysteme in Betracht zu ziehen.⁵⁶⁵ Diese an sich paradoxe Situation negierte zwar nicht die Notwendigkeit des öffentlichen Nahverkehrs, berücksichtigte aber auch keine wirkungsvolle Alternative zu dem flexibleren Automobil.

Bei der ersten diesbezüglichen Lösung, der Paulinenhochstraße beim Österreichischen Platz, wurde der Hauptverkehrsknoten in mehreren Ebenen kreuzungsfrei ausgebildet und die Tübinger beziehungsweise Hauptstätter Straße überbrückt. Weitere Vorhaben dieser Art waren am Charlottenplatz, am Planiedurchbruch, am Schwanenplatz und an der Kreuzung Friedrich-/Schillerstraße vorgesehen. Die in diesem Zusammenhang wohl einschneidendste Hochstraßenplanung war die von der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart vorgeschlagene Überbrückung der Anlagen von der geplanten Bahnhofsgeländeüberdeckung aus in Richtung Neckartor und Cannstatter Straße. Dieses Projekt war in seinen Dimensionen so gigantisch, daß sogar der ansonsten großzügigen Verkehrslösungen gegenüber aufgeschlossene Klett sich sehr skeptisch darüber äußerte, ob der Öffentlichkeit eine solche mehrspurige Hochstraßenbrücke zugemutet werden könnte.⁵⁶⁶ Das über mehrere Rampen von der Cannstatter und der Heilbronner Straße aus zugängliche multifunktionale Verkehrsbauwerk auf dem Bahnhofsgelände sollte ebenerdig den Bahnverkehr abwickeln, in der zweiten Ebene den Straßenbahnverkehr aufnehmen und in der dritten Ebene Raum für etwa 5000 Autoparkplätze

bieten (Abbildung Seite 193). Auf dem Dach des Gebäudes war – symptomatisch für die utopischen Projektvorstellungen – ein Hubschrauberlandeplatz vorgesehen.⁵⁶⁷

In dem am 20. April 1961 vom Gemeinderat beschlossenen Generalverkehrsplan der Stadt sollte das Hauptverkehrsstraßennetz mit einer gleichwertigen Ergänzung des öffentlichen Nahverkehrsnetzes verbunden werden. Die Möglichkeit einer guten Verbindung der Außenbezirke mit der Innenstadt beinhaltete dabei den Bau von Parkhäusern im Stadtzentrum sowie von Auffangparkplätzen außerhalb der City, um damit ein Park-and-Ride-System einzurichten, durch das die öffentlichen Nahverkehrsmittel in den Stand gesetzt werden sollten, die Innenstadt zu bedienen. Die zentrale Rolle für die Bewältigung des Ruhenden Verkehrs in der Innenstadt spielte die geplante Parkieranlage auf dem Hauptbahnhofsgelände. Neu war dabei die Erkenntnis, daß das gesamte Radial- und Tangentialstraßensystem, einschließlich des City-Rings, nur funktionieren würde, wenn die S-Bahn durch die Stadt hindurchgeführt werden würde.⁵⁶⁸

Otto Jäger, der seine Ausbootung aus dem Überbauungsprojekt befürchtete, wandte sich in Unkenntnis der städtischen Planungen an Hoss und schlug die Gründung einer Planungsgruppe vor, in der Vertreter der Stadt, der Bundesbahn, des Landes und er selbst vertreten sein sollten.⁵⁶⁹ Heyer hielt es andererseits für richtig, bei diesem Vorhaben erst einen Bebauungsplan aufzustellen und wehrte sich gegen eine Beauftragung von Jäger durch die Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart.⁵⁷⁰

Der Bebauungsplan des Stadtplanungsamtes wurde am 23. Mai 1962 aufgelegt und umfaßte das zur Überdeckung des Bahnhofsgeländes und des Schloßgartens vorgesehene Gelände zwischen Schiller-, Heilbronner, Wolfram-, Cannstatter, Heilmann- und Neckarstraße. Die Planung wurde als unentbehrlicher Bestandteil der Gesamtentwicklung der Landeshauptstadt bezeichnet, deren Bedeutung für die zukünftige Cityerweiterung schon dadurch dokumentiert wurde, daß das umrissene Areal etwa 48 Hektar umfaßte. Im Vergleich dazu wies die untere City 36 Hektar, die obere City etwa 48 Hektar auf.⁵⁷¹

Entsprechend der im Generalverkehrsplan für das Planjahr 1980 bis 1985 zu erwartenden Verkehrsbelastung des City-Rings galt es für Heyer als sicher, daß auf diesem Gelände eine möglichst hohe Zahl an Parkplätzen für die Bedienung des ruhenden Verkehrs geschaffen werden müßte. Die Planung, die von einer Kapazität von 5000 Plätzen ausging, sollte nach Heyer auf eine maximale Obergrenze von 10 000 Einstellplätzen erweitert werden, wobei die geplante Brückenhochstraße im Zuge der



Plan des Stadtplanungsamts zur Überbauung des Bahngeländes, 1962.

Wolframstraße dann für die Bedienung des Parkierungsbauwerks unentbehrlich werden würde. Mit in dieses Projekt eingebunden werden sollte ein neuer Omnibusbahnhof, dessen Verlegung von der Cannstatter Straße mittlerweile erwünscht war. Deutlich wird erkennbar, daß die Prognosen für den ruhenden Verkehr sich an den erwarteten Steigerungsraten des fließenden Verkehrs orientierten. In diesem Sinn sah das Planungsamt die Überdeckung des Bahnhofsgeländes als unentbehrlichen Bestandteil des Cityringstraßensystems an.⁵⁷² Der Hang zwischen Wilhelmshaus, Neckartor und Uhlandshöhe wurde von Heyer als städtebaulicher Rahmen und Gegensatz zu dem »Eisenbahndreieck« zwischen Kriegsberg und Prag angesehen. Wichtig dabei war im Gesamtkonzept des Planungsamts der »Sprung« der Wolframhochstraße über die Anlagen, die so hoch ausgeführt werden sollte, daß die Möglichkeit des Anschlusses an die Neckarhochstraße gegeben war.⁵⁷³ Von besonderer Bedeutung war auch die Anbindung der Gleisüberbauung an die Anlagen. Für diese sollte die »Zurückhaltung« der Bahnhofsarchitektur auf der Flucht des Bahnhofsturms erfolgen, was letztendlich den Abbruch der Bonatzschen Bahnhofsgebäude entlang der Cannstatter Straße bedeutet hätte.

Nach der Billigung der Gesamtkonzeption für den öffentlichen Nahverkehr durch den Gemeinderat am 20. April 1961 wurde vom Stadtplanungsamt der für die weitere Stadtentwicklung maßgebende Generalverkehrsplan »Fließender Verkehr« erarbeitet, und am 16. Mai 1962 dem Technischen Ausschuß zur Beschlußfassung vorgelegt.⁵⁷⁴

In der dem Generalverkehrsplan zugrunde liegenden Verkehrsanalyse wurde ermittelt, daß von den rund 87 000 täglich in die Stadt fahrenden Kraftfahrzeugen etwa 77 000, also etwa 88 Prozent, als Zielverkehr einströmten, wobei etwa 60 000 Kraftfahrzeuge aus den Nachbarkreisen Ludwigsburg, Waiblingen, Esslingen, Böblingen und Leonberg kamen. Ein Anteil von nur 12 Prozent unterstrich die untergeordnete Rolle des Durchgangsverkehrs. Da der Generalverkehrsplan bis zum Planjahr die Verdreifachung des Verkehrs zur Innenstadt prognostizierte, hielt man die autobahnähnliche Anlage von Stadtstraßen sowohl im Radial- als auch im Tangentialsystem für unverzichtbar.⁵⁷⁵ In Verkehrung verkehrspolitisch vernünftiger Grundsätze wurde die weitere Erhöhung des Individualverkehrs in der Innenstadt propagiert.

Die Verkehrsbedarfsplanung, die im wesentlichen von der Zunahme der Motorisierung und der städtebaulichen Entwicklung von Stadt und Region ausging, prognostizierte von 1960 bis zum Planjahr in Stuttgart ein Anwachsen des Kraftfahrzeugbestandes von 100 000 auf 226 000 sowie für den Stuttgarter Raum von 224 000 auf 472 000.⁵⁷⁶

Am 19. Juli 1962 wurde der Generalverkehrsplan vom Gemeinderat verabschiedet.⁵⁷⁷ Nach der von dem Sachbearbeiter des Tiefbauamts, Hans-Dieter Künne, erarbeiteten Verkehrsanalyse konnte eine Erweiterung des Cityringstraßensystems nur durch Aufstockung der Kapazitäten in der zweiten Ebene einhergehen. Erreicht werden sollte dies durch Hochstraßen im Verlauf der Tallängslinie vom Marienplatz zum Schwanenplatz und von der Wolframstraße zur Heilbronner Straße, durch eine Verlängerung und Aufweitung des bisher schon vorgesehenen Fly-Overs im Zuge der Heilbronner/Friedrichstraße von 4 auf 6 Fahrspuren, einen Fly-Over im Zuge der Roten Straße und die Ausstattung der Friedrich-/Roten Straße mit 8 Fahrspuren.⁵⁷⁸ Bei den Hauptverkehrsknotenpunkten in Verbindung mit den Querspangen des Cityringsystems, bei denen aufgrund der beengten städtebaulichen Gegebenheiten komplizierte Mehrebenenbauwerke auszubilden waren, wurden die absolut höchsten Verkehrswerte erwartet, so für den Charlottenplatz etwa 235 000 Kraftfahrzeuge pro Tag, für die Kreuzung Schiller-/Neckarstraße 187 000 Kraftfahrzeuge, für den Planiedurchbruch 163 000 Kraftfahrzeuge und für die Kreuzung Schiller-/Friedrich-/Kriegsbergstraße etwa 126 000 Kraftfahrzeuge pro Tag.⁵⁷⁹

Die auf maximale Verkehrsbewältigung ausgelegte Aufweitung des Tangentensystems verdeutlicht die Ziele der städtischen Verkehrsplanung, den vorherrschenden Radialtendenzen des einstrahlenden Zielverkehrs durch ein großzügiges Bauprogramm entgegenzukommen.⁵⁸⁰ Dieses hätte außerordentliche Kosten in Höhe von 2,2 Milliarden DM verursacht, die sich aus 1260 Millionen DM für Stadtautobahnen, Stadtschnellstraßen und Hauptverkehrsstraßen, 200 Millionen DM für Grunderwerb, 320 Millionen DM für die zwölf Kilometer lange U-Straßenbahn mit ihren 23 Haltestellen, 240 Millionen für die S-Bahn und 180 Millionen DM für Parkbauten zusammensetzten. Hinter diesem überdimensional angelegten Verkehrskonzept der Stadt stand vor allem die von Hoss vertretene, ideologisch visionäre Forderung nach einer Sichtweise Stuttgarts als Raumstadt, gleichsam als urbanisierter Stadtregion. Der Generalverkehrsplan wurde daher zugleich als Teil der Regionalverkehrsplanung verstanden, die davon ausging, daß der Stuttgarter Raum gegen Ende des Jahrhunderts etwa 2,3 Millionen Einwohner umfassen würde. Die S-Bahn-Strecke Hauptbahnhof-Vaihingen sollte in erster Linie dazu beitragen, die Reserven des Straßennetzes zu sichern. Hoss, der hier auch sein Leitbild einer verkehrsgerechten Stadt propagierte, bezeichnete seine Vorstellungen einer »organischen« Einheit von Bebauung und Landschaft bewußt als Vision, und schwärmte in gedanklichen Höhenflügen von einer Stadterweiterung zum Neckarufer⁵⁸¹, so daß mit der Überdek-

kung des Bahnhofsgeländes das Planungsamt lediglich unter anderen Vorzeichen die früheren Ideen einer Stadterweiterung in Richtung Neckartal weiter verfolgte. Insofern war die »Ausuferung der City« ein durchgängiger Planungsgedanke.⁵⁸²

Mit der Verabschiedung des Generalverkehrsplans erfüllte die Stadt Stuttgart die Bedingungen von Bundesverkehrsminister Hans Seeböhm, der die Vergabe von Bundesmitteln an die Aufstellung ebensolcher Verkehrspläne geknüpft hatte. Dementsprechend forderte Hoss eine Anhebung der Finanzmittel über die von Bund und Land zu den Verkehrsprojekten Stuttgarts gewährten Zuschüsse hinaus. Da die Auslastung der Straßen in Ballungsgebieten überproportional hoch gegenüber den Fernstraßen war, und außerdem das Verkehrssteueraufkommen zu 64 Prozent dem Bund und zu 36 Prozent den Ländern zufließte, beantragte die Stadt Stuttgart einen gerechteren Verteilerschlüssel, bei dem auf die Stadt rund ein Drittel und auf Bund und Land zusammen etwa zwei Drittel des finanziellen Aufwands entfallen sollten.⁵⁸³

Exemplarisch aufgezeigt am Beispiel des Verkehrsbauwerks am Charlottenplatz betrug der Zuschuß des Bundes 7 550 000 DM und der des Landes 6 200 000 DM, also zusammen 13 750 000 DM. Das entsprach bei 67 000 000 DM Gesamtkosten einem Zuschuß von etwa 20 Prozent. Diese Baumaßnahme, die zu einem erheblichen Teil dem überörtlichen Verkehrsdienste, verdeutlicht die ernststen Finanzierungsprobleme der Stadt Stuttgart, und führte zu einer baulichen Vereinfachung des Verkehrsbauwerks, die eine Herabsetzung der veranschlagten Baukosten auf rund 51 Millionen DM nach sich zog. Die Bitte der Stadt, daß sich das Land über die vorgesehenen Zuschüsse für den Umbau des Charlottenplatzes hinaus beteiligen möge, blieb vorläufig ungehört.⁵⁸⁴

Hoss hielt mittlerweile angesichts der Problematik zur Finanzierung des städtischen Verkehrsumbaus die räumliche und zeitliche Trennung der Baumaßnahmen für notwendig. Dabei zog Hoss den baldmöglichsten Bau der S-Bahn in Betracht und plädierte dafür, diese im Zeitablauf der Verkehrsverbesserungsmaßnahmen vorzuziehen, um so eventuelle Schwankungen in der Verkehrsentwicklung auffangen zu können.⁵⁸⁵ Letztendlich erschien es Hoss aber unerlässlich, im städtischen Verkehrskonzept ganz eindeutig auf die maximale Ausstattung des Straßenverkehrs Wert zu legen. Aus der Erkenntnis heraus, daß zur modernen Gesellschaft unabdingbar das Automobil gehöre, folgerte Hoss kurzschlüssig, daß sich Stuttgarts City aufgrund ihrer Lage nicht als zusammenhängender Fußgängerbereich eigne.

Die Bundesbahndirektion Stuttgart, die zu den Beratungen des Generalverkehrsplans nicht hinzugezogen worden war, obwohl ihr mit der

S-Bahn-Planung ein wichtiger Beitrag für das innerstädtische Verkehrsnetz zukommen sollte, meldete in einer Presseerklärung ihre Bedenken gegen das städtische Verkehrsplanungskonzept an, und plädierte für ein terminliches Vorziehen des im Zeitstufenplan der Stadt an letzter Stelle rangierenden S-Bahn-Projekts bis zur Schwabstraße.⁵⁸⁶

Zusammen mit einem System von Park-and-Ride-Parkplätzen entlang den Vorortbahnstrecken wurde dieses Projekt letztendlich auch als gesamtwirtschaftlich billiger eingestuft, da es verschiedene Straßenbauvorhaben in der Innenstadt überflüssig erscheinen ließ, und damit auch eher eine vernünftige Koordinierung des öffentlichen Nahverkehrs mit dem Individualverkehr gegeben war.

Orientierung an staatlichen Bezuschussungsstrategien und Forcierung der Ausbauplanung des öffentlichen Personennahverkehrs

Daß sich die Verkehrsplanung eher als wirtschaftliches denn als städtebauliches Problem darstellte, wurde von den beteiligten Verkehrsträgern und Planern stets durch ihre Forderung nach einer Finanzierungsmithilfe des Bundes und der Länder unterstrichen. Durch das Gesetz vom 1. August 1961 über eine »Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden« hatte dann auch die Bundesregierung ihre Mitverantwortung in kommunalen Verkehrsfragen dokumentiert, und eine Sachverständigenkommission aus anerkannten und unabhängigen Verkehrsfachleuten einberufen, die sich am 26. Februar 1962 konstituierte, um einen Maßnahmenkatalog zu den vielfältigen Problemstellungen zu erarbeiten.⁵⁸⁷

In ihrer Vorgehensweise sollte sich diese Kommission allerdings an den verkehrspolitischen Zielen der Bundesregierung orientieren, die entsprechend ihrer Regierungserklärung vom 29. Oktober 1957 den Bau eines leistungsfähigen Gesamtstraßennetzes forderte, wobei sich dessen Aufbau nahezu ausschließlich nach dem Aufbauplangesetz für die Bundesfernstraßen vom 27. Juli 1957 zu richten hatte. Dieser Plan sah vor, in einem Zeitraum von drei aufeinander folgenden Vierjahresplänen ein ausgewähltes Grundnetz von Bundesstraßen auszubauen, um mit den vorhandenen oder noch zu bauenden Bundesautobahnen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz zu bilden, das in seiner Leistungsfähigkeit den zunehmenden Verkehrsanforderungen der nächsten 20 Jahre entsprechen sollte. Die Finanzierung dieser Vierjahrespläne, die von 1959 bis 1962 mit rund 7 Milliarden DM, von 1963 bis 1966 mit rund 13 Milliarden DM und von 1967 bis 1970 mit etwa 18 Milliarden DM realisiert wurden, wurde nach dem Straßenbaufinanzierungsgesetz vom 28. März 1960 sichergestellt.

Die Bundeszuschüsse an Städte, Gemeinden und Kreise zur Verbesserung ihrer mit Bundesstraßen in Zusammenhang stehenden Ortsdurchfahrten oder Zubringerstraßen flossen trotz der Verkehrsnöte der Städte nur sehr schleppend. Sie betrugen im ersten Vierjahresplan rund 560 Millionen DM, und waren im darauffolgenden auf rund 680 Millionen DM erhöht worden.

Die Lösung der Verkehrsprobleme in den Gemeinden wurde unabhängig von der Gestaltung des überörtlichen Straßennetzes betrachtet. So wurde allein im zweiten Vierjahresplan beabsichtigt, rund 700 Kilometer Bundesstraßen zu bauen, von denen der größte Teil im Vorfeld der großen Städte enden sollte. Damit wurden die verkehrsinfrastrukturellen Probleme der zu Stadtregionen verschmolzenen Ballungsgebiete in ihrem Kern noch verstärkt, denn das Stadtzentrum übernahm dadurch mehr und mehr Funktionen eines Verkehrsknotens für den Ballungsraum, mit der gleichzeitigen Folge einer wirtschaftlichen Gefährdung der geschäftsintensiven Innenstädte. Der städtische Straßenbau, und dies ist besonders in der beengten Talkesselsituation Stuttgarts sichtbar, drohte im Wettlauf mit der Motorisierung des Verkehrs ins Hintertreffen zu geraten.

Demgegenüber verkündete der Bundesverband der Öffentlichen Verkehrsbetriebe Vorschläge zur Stadt- und Verkehrsplanung, die in ihren Inhalten weitgehend denen des Deutschen Städtetages entsprachen.⁵⁸⁸ Der Verband forderte die Koordinierung der Stadt-, Regional- und Landesplanung zu einer die Ballungsräume umfassenden Gesamtplanung, der ein städtebauliches und siedlungspolitisches Leitbild der Dezentralisation der Geschäftsbereiche und der Schaffung von Trabantenstädten im Umfeld der Großstadt zugrunde zu liegen hatte. Dabei sollten Stadt- und Verkehrsplanung im Ballungsraum aufs engste miteinander verknüpft, und das städtebauliche Leitbild in erster Linie am öffentlichen Verkehr als der wichtigsten Raumordnungskomponente ausgerichtet werden, um die Funktionsfähigkeit der City zu erhalten. Nach Ansicht des Verbandes sollte die unterirdisch geführte Straßenbahn in Großstädten allenfalls eine Zwischenlösung für U-Bahnen darstellen.

Nach der heftigen Kritik der Bundesbahndirektion Stuttgart am Generalverkehrsplan der Stadt einigten sich beide Seiten darauf, zu einem Einvernehmen über das weitere Vorgehen in der Frage des S-Bahn-Baues zu kommen. Am 31. Oktober 1962 wurde zwischen dem Präsidenten der Bundesbahndirektion Wolfgang Schrag und Oberbürgermeister Arnulf Klett die Bildung einer S-Bahn-Planungskommission vereinbart, in der beide Seiten paritätisch vertreten sein sollten.⁵⁸⁹ Von städtischer Seite wurde aber schon im Vorfeld der Verhandlungen deutlich gemacht, daß eine gleichzeitige Realisierung von S-Bahn und U-Straßenbahn aus finan-

ziellen Gründen nicht miteinander zu vereinbaren sei, so daß eine Voranstellung des S-Bahn-Projekts ausgeschlossen wurde.⁵⁹⁰ Dagegen hätte nach Auffassung der Bundesbahn baldmöglichst mit der Realisierung des S-Bahn-Projekts begonnen werden müssen, da andernfalls die Gefahr bestand, daß der der S-Bahn zugedachte Verkehr durch andere Verkehrsmittel übernommen werden würde. Als äußersten Zeitpunkt für Planung und Bau nannte Schrag die Jahre zwischen 1965 bis 1970.

Die erste Sitzung des Arbeitsausschusses »Stadtbahn Stuttgart« fand am 20. November 1962 statt.⁵⁹¹ Dabei kam zum Ausdruck, daß das vordringlichste Interesse der Bundesbahn an einer Untersuchung über die Frage der Ersetzbarkeit des Individualverkehrs durch den öffentlichen Personennahverkehr lag. Zur Vermeidung der Konkurrenz beider Verkehrsträger war die S-Bahn für die Bundesbahndirektion nur interessant, wenn sie zeitlich in die erste oder zweite Baustufe des Generalverkehrsplans vorgezogen werden würde, denn zu einem späteren Zeitpunkt wurde der in der Zwischenzeit abgewanderte Verkehr als nicht mehr rückgewinnbar betrachtet.

In der zweiten Sitzung des Arbeitsausschusses stellte die Bundesbahndirektion als Lösungsvorschlag für die S-Bahn-Trasse am Bahnhofplatz die Ebene -1 vor, um die Straßenbahnhaltestelle in der bestehenden Ebene belassen zu können. Der Kraftfahrzeugtunnel sollte im Zuge des Bahnhofplatzes unter die S-Bahn-Trasse in die Ebene -2 abgesenkt werden. Die Planung der Stadt dagegen sah beim Bahnhofplatz die Straßenbahn und den Kraftfahrzeug-Verkehr in der Tiefebene mit darunterliegender S-Bahn vor. Die Notwendigkeit eines Straßentunnels beim Hauptbahnhof wurde mit der Belastung des City-Rings begründet, die Führung als U-Straßenbahn mit den aus allen Richtungen unterirdisch herangeführten Linien, die deshalb auch am Bahnhofplatz kreuzungsfrei in Tiefelage vorzusehen waren.⁵⁹²

Schon zu Beginn der Verhandlungen zeigte es sich, daß die Planung am Bahnhofplatz der Schlüssel für die gesamte weitere S-Bahn-Trassierung war und daß das städtische Planungsamt aufgrund seiner Vorarbeiten über die größere Planungskompetenz verfügte. So war das Konzept der Bundesbahn von vornherein zum Scheitern verurteilt, denn es war technisch nicht möglich, eine Straßenführung aus der Tieflage der Ebene -2 heraus verkehrsgerecht herzustellen. Die Tiefenlage der S-Bahn wurde dadurch schon vorherbestimmt. Als Folge dieser Planung wurde, auch mit dem Nebenziel eines später durchgehenden Fußgängerbereichs innerhalb der Königstraße, auf die dortige Führung der Straßenbahn verzichtet. Ebenso wurde nun die Führung einer Straßenbahn im Zuge der Roten Straße als überflüssig angesehen.

Anfang Januar 1963 legte die Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart dem Bürgermeisteramt einen Fünfjahresplan vor, der die vordringlich zu finanzierenden Bauaufgaben des Generalverkehrsplans für die Zeit von 1963 bis 1967 enthielt.⁵⁹³ Obwohl die S-Bahn-Planung von Hoss unentwegt propagiert wurde und sie im Generalverkehrsplan der Stadt ausdrücklich anerkannt worden war, wurden für sie keine Finanzierungsmittel vorgesehen. Diese eklatante Diskrepanz in der städtischen Verkehrspolitik, die unter allen Umständen ein Anwachsen der Großstadt über das Maß der im Generalverkehrsplan maximal vertretbaren Einwohnerzahl von 800 000 hinaus verhindern wollte, stand im krassen Gegensatz zu der von der Stadt vertretenen Politik der Entballung.⁵⁹⁴ Um der Überkonzentration des Verkehrs im Kern entgegenzuwirken wurde statt dessen gefordert, den Überlastungen durch Nebenzentren zu begegnen und die Verkehrsbedienung im Stuttgarter Raum auszubauen.⁵⁹⁵

In der dritten Sitzung der S-Bahn-Kommission hielt die Bundesbahndirektion an ihrer Forderung eines Fußgängerübergangs zwischen Bahnhof und Platzbereich fest.⁵⁹⁶ Dem alternativen Vorschlag der Bahn, beim Bahnhofsplatz eine Hochstraße anzulegen, die an die künftige Überbauung des Bahnhofsgebäudes angeschlossen werden sollte, vermochte die Stadt mit Rücksicht auf die Architektur des Bahnhofs nicht zu entsprechen.⁵⁹⁷ Für den Fall, daß die S-Bahn am Hauptbahnhof enden, und nicht mehr weitergeführt werden würde, war Lambert bereit, seinen Vorschlag für eine U-Straßenbahn zurückzuziehen und statt dessen einer U-Bahn den Vorzug zu geben. Damit gab er das Konzept der bisherigen Verkehrsplanung auf.

In der vierten Sitzung der S-Bahn-Kommission präsentierte die Bundesbahndirektion weitere Lösungen für die Verkehrsbewältigung am Hauptbahnhof.⁵⁹⁸ Es war vorgesehen, die U-Straßenbahn-Linien vom Schloßplatz und aus der Richtung Neckarstraße vor dem Hauptbahnhof wieder auftauchen zu lassen, um die starken Höhenunterschiede zwischen Hauptbahnhof und S-Bahn zu vermindern. Die Straßenbahn sollte dadurch auf Bahnhofsvorplatzniveau belassen werden können.

Diese Vorschläge machen deutlich, daß die Bahn ihren früheren Einspruch gegen den Kraftfahrzeugtunnel unter dem Bahnhof aufgab, und ihn gegenüber einer tiefliegenden S-Bahn in Kauf nahm. Von seiten der Stadt wurde dagegen befürchtet, daß die Querspange am Bahnhofsplatz mit einem Verkehrsaufkommen von 60 000 Kraftfahrzeugen pro Tag verbaut werden würde, und die Straßenbahn eines Tages doch verlegt werden müsse, und zwar dann verkehrsunünstig unter die S-Bahn. Die unterschiedlichen Vorstellungen der Planungspartner traten deutlich hervor. Während die Stadt bemüht war, den Verkehr möglichst fließend

an der Engpaßstelle des Bahnhofs vorbei zu schleusen, versuchte die Bahn die Verkehrsströme des Berufspendleraufkommens auf möglichst kurzen Wegen abzuwickeln. Schon im Hinblick auf die Gesamtverkehrsplanung glaubte die Stadt, an ihrer Konzeption für die U-Straßenbahn in der Ebene -1 auch am Bahnhofsplatz festhalten zu müssen, wonach der S-Bahn zwangsläufig die Ebene -2 zufiel.

Die Bundesbahn beanstandete die Tieflage der S-Bahn vor allem wegen der ungünstigen Beziehung im Umsteigeverkehr Fernverkehr/S-Bahn und S-Bahn/Straßenbahn. Dagegen wurde die von der Bundesbahn vorgeschlagene Kraftfahrzeug-Untertunnelung im Bereich der Bahnsteige von der Stadt wegen des nicht vertretbaren Eingriffs in die Schloßgartenanlagen und des ungünstigen Längensvisiers abgelehnt.

Das taktische Vorgehen der Stadt, die gegenüber der Bundesbahndirektion einen beträchtlichen Planungsvorsprung besaß, sollte sich nach Aussage von Hoss in der Folgezeit allein darauf beschränken, die in der Kommission tätigen Planer der Bahn sich genügend »ausarbeiten zu lassen«, bevor man »schärfere Direktiven« geben wolle. »Das müsse durchgestanden werden.«⁵⁹⁹ Aus diesem Grund wurde trotz Beschwerden der SSB auch weiterhin auf deren Mitarbeit in der Kommission verzichtet, da man hiervon eine Erschwerung in der Durchsetzung städtischer Planungsabsichten befürchtete.

In der fünften Sitzung der S-Bahn-Kommission lehnte die Stadt die Untertunnelungspläne der Bahn aus Gründen der Anschlußmöglichkeiten an das Straßennetz ab.⁶⁰⁰ Lambert, der Anfang der fünfziger Jahre bei der Bundesbahndirektion beschäftigt war, unterstrich die Vorrangigkeit des Vorort- und S-Bahn-Verkehrs gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr für den Anschluß der künftigen Trabantenstädte an das Verkehrsnetz.

Da die Erörterung sämtlicher bautechnisch möglichen Lösungen zu keinem Übereinkommen der Planungspartner geführt hatte, sah sich die Bundesbahn veranlaßt, einen an die städtische Hochstraßenplanungseuphorie erinnernden Vorschlag zu unterbreiten, der in einer »S-Bahn in Seiten-Hochlage mit vorgezogenem Bahnsteig bis zur Kronenstraße« eine ausführbare Lösung sah. Bei dieser Variante zweigte die S-Bahn-Trasse von den Vorortgleisen bei der Wolframstraßenunterführung ab, und wurde seitlich am Bahnhof in Hochlage weitergeführt. Der Bahnsteig sollte in etwa drei Metern Höhe über dem Nordbahnhofsplatz ansetzen, und sich auf einer Länge von etwa 240 Metern über den Bahnhofsplatz und die Kronenstraße hinweg erstrecken. Auf der Südseite der Kronenstraße war der Zugang zur S-Bahn geplant. Nach der Kreuzung der Kronenstraße in einer Höhe von fünf Metern sollte die Trasse wieder

abtauchen, und bei der Planiespange unter der Roten Straße wieder die alte Linienführung erreichen. Dieses nur unter hohen Entschädigungskosten an die anliegenden Grundstückseigentümer zu realisierende Projekt hätte unter anderem den vollständigen Abriß des Zeppelinbaues erfordert, wogegen die städtischen Vertreter Gauß und Heyer ihre größten Bedenken erhoben.⁶⁰¹ Außerdem wären auf städtischer Seite unlösbare Verfahrensprobleme zu erwarten gewesen.⁶⁰²

Bei den Erwägungen der Bahn spielten vor allem betriebswirtschaftliche Gesichtspunkte eine Rolle, denn die Entschädigungen für abzubrechende Gebäude wurden als geringer eingeschätzt als die Kosten für die ansonsten sehr schwierigen und 14 Meter tiefen Gleisabsenkungen am Bahnhof.⁶⁰³ Lambert sah in dem Vorhaben der Bahn auch die Möglichkeit einer ungestörten Entwicklung des Bahnhofsplatzes gegeben, so daß die anstehenden Verkehrsprojekte unabhängig voneinander ausgeführt werden könnten. Von seiten der Stadt wurde zusätzlich noch die Planvariante einer Hochlage der S-Bahn im Zuge der Lautenschlagerstraße untersucht, bei der die Gleise aus dem Nordportal des Hauptbahnhofs in die Lautenschlager- und die Kronenstraße geführt werden sollten.⁶⁰⁴ Dieses Projekt war mit etwa 67 Millionen DM zwar das finanziell am wenigsten aufwendige, brachte jedoch schwierige städtebauliche und architektonische Probleme mit sich, die eine Ausführung völlig unmöglich machten.

In der siebten Sitzung der S-Bahn-Kommission verwahrte sich die Stadt gegen das Hochbahnprojekt der Bahn, doch nach wie vor forderte Lambert eine diesbezügliche Lösung, um eine »Verkehrsmaschine« zu entwickeln, die geeignet wäre, die auf die Stadt zukommenden Aufgaben des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes zu lösen.⁶⁰⁵

Obwohl kein übereinstimmendes Ergebnis erzielt werden konnte, setzte sich bei der Bundesbahndirektion die Einsicht durch, daß der Beginn des S-Bahn-Baues an dem alles entscheidenden Nadelöhr Bahnhofplatz nicht mehr länger hinausgezögert werden dürfte. Vorbehaltlich der Genehmigung durch deren Hauptverwaltung sowie mit Rücksicht auf die städtebauliche Problematik der Umgebung, stimmte die Bundesbahndirektion der Anlage der Verkehrsebenen nach dem städtischen Plan zu, wonach die S-Bahn in die Ebene -2 gelegt werden sollte.⁶⁰⁶ Sie bekräftigte dies nochmals in der Sitzung der S-Bahn-Kommission am 17. Januar 1964.⁶⁰⁷

In der neunten und zehnten Sitzung der S-Bahn-Kommission wurden die Pläne der Stadt zur Einpassung der unterirdischen S-Bahn-Trasse in den Raum der Lautenschlagerstraße von dem Leiter der Verkehrsabteilung im Planungsamt, Hans-Dieter Künne, vorgestellt. Es wurde deut-

lich, daß am Projekt des Fly-Over am Nordausgang des Hauptbahnhofs festgehalten werden sollte. In Anlehnung an die Projekte in Frankfurt und München beschloß die Bundesbahnhauptverwaltung, die Bezeichnung »S-Bahn« in »V-Bahn« umzuändern, um einerseits derselben Terminologie zu folgen, und zum anderen den Bezug zu einer innerstädtischen »Verbindungsbahn« herauszustellen.⁶⁰⁸

Der Bauaufwand wurde nach den städtischen Untersuchungen im gesamten Abschnitt Hauptbahnhof–Vaihingen auf etwa 315 Millionen DM geschätzt, und sollte nach den Vorstellungen der Stadt in einem Zug gebaut werden, zumal vom Gesamtaufwand auf den Abschnitt bis Stadtmitte allein 200 Millionen DM entfallen sollten.⁶⁰⁹ Die Bedeutung einer V-Bahn-Trasse wurde noch dadurch unterstrichen, daß die Zahl der Ependler sich mittlerweile auf 126 000 erhöht hatte.⁶¹⁰

Am 28. Februar 1963 erteilte die Stadt der Prognos AG in Basel den Auftrag, ein Gutachten über die Entwicklung des Wirtschaftsraumes Stuttgart bis zum Jahr 1975 zu erstellen. Dieses lag Anfang des Jahres 1964 vor und sagte ein weit überdurchschnittliches Wirtschaftswachstum und ein Ansteigen der Bevölkerung von 640 000 Einwohnern im Jahr 1963 auf 780 000 Einwohner im Jahr 1975 voraus.⁶¹¹ Gravierender noch sollte sich nach den Untersuchungen der Bundesbahn die Zahl der Kraftfahrzeugzulassungen in Stuttgart von rund 140 000 im Jahr 1964 auf etwa 226 000 bis zum Jahr 1985 auswirken.⁶¹² Dies war zweifellos die schwerwiegendste Folgeerscheinung und zugleich der Indikator für den sich immer weiter entwickelnden Suburbanisierungsprozeß, der sich im Stuttgarter Raum etwa seit dem Jahr 1962 dramatisch abzuzeichnen begann. Von diesem Zeitpunkt ab kehrten erstmals die rückläufigen Bevölkerungszahlen die Tendenz zum Zuzug in die Großstadt hinein um. Ein entscheidender Faktor für die gestiegene Bereitschaft der Stuttgarter Bevölkerung, ihren Wohnsitz bis in die weiteren Bereiche der Region hinaus zu verlegen, war wohl der diese Abwanderungsmobilität unterstützende großzügige Ausbau der Straßenverkehrswege durch Bund und Land, die für den Ausbau der überörtlichen Hauptverkehrsstraßen im Großraum Stuttgart, insbesondere der Bundesstraßen 10, 14, 27 und 29 in den kommenden 10 Jahren rund 615 Millionen DM aufzuwenden beabsichtigten.⁶¹³

Das erklärte Ziel für die V-Bahn in der Verkehrsstrategie der Bundesbahn sollte es demzufolge sein, die Kraftfahrzeug-Ependler in möglichst großem Umfang zur Benützung der Nahschnellverkehrsverbindungen zu veranlassen, um damit eine Alternative zum Straßennetz in und um Stuttgart zu bieten. Für den Individualverkehr war ein diesbezügliches Konzept ausgearbeitet worden, das durch ein Park-and-Ride-

System günstige Übergangsmöglichkeiten vom Individualverkehr zum öffentlichen Nahverkehr schaffen sollte.⁶¹⁴

In den Planungen der Stadt bildete dagegen das V-Bahn-Projekt nach wie vor nur eine Ersatzlösung für das innerstädtisches Straßennetz. Obwohl de facto die Grundkonzeption des im Jahre 1959 von Lambert/Feuchtinger ausgearbeiteten Gutachtens über den öffentlichen Nahverkehr in den Generalverkehrsplan eingebracht worden war, ging dieser letztendlich davon aus, Verkehrsbeschränkungen für die Innenstadt möglichst zu vermeiden, diese also für den Kraftfahrzeugverkehr offen zu halten, und einen großzügigen Ausbau des Straßenverkehrsnetzes zu ermöglichen.

Durch die Forderung der Bundesbahndirektion, den Baubeginn der V-Bahn vorzuziehen, versprach sie sich eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene und bot dadurch den einzig möglichen Ausweg aus dem sich anbahnenden Verkehrskollaps. Unter Vermeidung des Baues von Teilen des Straßennetzes hätte sie darüber hinaus die Kesselstadt vor städtebaulichen Verunstaltungen bewahren können.

Die Gesamtlänge der vorgesehenen V-Bahn-Trasse betrug 6,3 Kilometer, und sollte vom Hauptbahnhof aus über die Lautenschlagerstraße, die Theodor-Heuss-Straße (vormals Rote Straße), den Rotebühlplatz und die Rotebühlstraße in die bestehende Gäubahnstrecke im Dachswald einmünden.⁶¹⁵ Die Verkürzung gegenüber der Gäubahn betrug 6,2 Kilometer. 4,2 Kilometer der Trassenführung waren als Tunnelstrecke geplant. Die verkehrlich größte Bedeutung für diese Durchmesserlinie wurde den 1,1 Kilometer voneinander entfernt geplanten Bahnhöfen Hauptbahnhof und Stadtmitte beigemessen. Letzterer sollte für 42 000 Beschäftigte und 23 000 Einwohner im »Zehn-Minuten-Anmarschbereich« liegen. Der Haltepunkt Schwabstraße wurde in 1,2 Kilometer Entfernung vom Bahnhof Stadtmitte vorgesehen und lag innerhalb des Einzugsgebietes des Stuttgarter Westens, für den er in derselben Zeit-Weg-Zone 17 000 Beschäftigte und 29 000 Einwohner an das öffentliche Verkehrsnetz anbinden sollte.

Die Notwendigkeit der mit großem Nachdruck von der Bundesbahn gestellten Forderung, die U-Bahn im Zeitstufenplan der Stadt vorzuziehen, wurde nun auch von Klett vertreten.⁶¹⁶ In der zwölften Sitzung der V-Bahn-Kommission verwies die Bundesbahndirektion auch auf das Gutachten der Enquete-Kommission und den Bericht der Bundesbahn an die Bundesregierung, um ihre weiteren Forderungen gegenüber der Stadt durchzusetzen.⁶¹⁷

Um die Kostenunterdeckung im Personennahverkehr nicht noch weiter zu verschlechtern, wurde für die V-Bahn ein erheblicher Mehrverkehr

für notwendig erachtet. Da dieser Verkehr in der Hauptsache durch das »Park-and-Ride-System« erwartet wurde, sollte dieses zugleich auch Bestandteil der V-Bahn-Planung werden, um so mehr, als der Mangel an Parkplätzen in der Innenstadt dringend eine solche Entlastung erforderte. Damit wurde zugleich die Frage nach einer Überbauung des Bahnhofsgeländes neu gestellt, denn die Prosperität der Kernstadt wurde in direkter Abhängigkeit von ausreichendem Parkraum für den Individualverkehr gesehen. Die Bundesbahndirektion war der Ansicht, daß einer Überbauung des Bahnhofsgeländes erst Untersuchungen über das Park-and-Ride-System im Zusammenhang mit der V-Bahn vorausgehen müßten, um den dann geänderten Parkplatzbedarf feststellen zu können. Ihre Entscheidung ging von der berechtigten Vermutung aus, daß sich das Verkehrsaufkommen der Bahn durch eine Überbauung nicht erhöhen würde.

In der 13. Sitzung der V-Bahn-Kommission gab die Bundesbahndirektion bekannt, daß ihre Konzeption mit der der Stadt nicht zusammenpasse, da die Stadt bestrebt war, möglichst viele Kraftfahrzeuge in die Stadt hineinzulassen, während die Bahn möglichst viel Verkehr an den Außenbahnhöfen abfangen wollte.⁶¹⁸ Bei Realisierung der städtischen Pläne rechnete die Bahn damit, daß auch ein insgesamt gestiegenes Verkehrsaufkommen nicht ausreichen werde, um neben dem künftig erheblich ausgedehnten Individualverkehr einen leistungsfähigen und attraktiven Nahschnellverkehr wirtschaftlich zu ermöglichen beziehungsweise den Bau einer V-Bahn zu rechtfertigen. Um daher größere Abwanderungsquoten zum Kraftfahrzeug zu vermeiden, sollte der Bau der V-Bahn nicht mehr länger hinausgeschoben werden. Da die Bahn in der Frage der Genehmigung des V-Bahn-Projekts abhängig war von der Zustimmung der Hauptverwaltung in Frankfurt, mußte sie mit stichhaltigen Zahlen über eine erwartete Verkehrszunahme belegen, daß die V-Bahn verkehrlich notwendig und wirtschaftlich sinnvoll war. Angesichts bereits stagnierender Fahrgastzahlen befürchtete sie deshalb in Zeitdruck zu geraten, und zugleich mit der Versagung der Baugenehmigung durch die Hauptverwaltung, den Wettlauf mit der zunehmenden Motorisierung zu verlieren.⁶¹⁹

Die maximale Höchstgrenze der Verkehrsbelastung für die Innenstadt wurde von der Stadt anhand der künftig zur Verfügung stehenden Parkplätze für den ruhenden Verkehr hochgerechnet, was eigentlich eine unzulässige und enorme Fehlerquellen in sich bergende statistische Erhebungsmethode darstellte, da der von außen einströmende Verkehr als letztlich nicht einkalkulierbare Unbekannte zu gelten hatte, und von daher auch einen solchen Umkehrschluß nicht zuließ. So wurde einer

Prognose von 3,5 Einwohnern pro Kraftfahrzeug im Planjahr, was etwa 210 000 Kraftfahrzeugen entsprach, eine künftige Obergrenze von 35 000 Einstellplätzen gegenübergestellt. Da zum Zeitpunkt der Untersuchung jedoch nur 15 000 Plätze vorhanden waren, stand einer möglichen Verdoppelung des Parkplatzvolumens die überproportional hoch eingeschätzte Verdreifachung des Individualverkehrsaufkommens entgegen. Angesichts einer sich noch erhöhenden Motorisierungsziffer auf 2,8 Einwohner pro Kraftfahrzeug, wie sie im Generalverkehrsplan optimiert worden war, wird das eklatante Mißverhältnis zwischen fließendem und ruhendem Verkehr überdeutlich.

In der 14. Sitzung der V-Bahn-Kommission legte die Bahn eine Untersuchung über die Entwicklung des Kraftfahrzeug-, Pendler- und Bahn-Pendler-Verkehrsaufkommens für die Jahre von 1960 bis 1985 vor. Sie kam zu dem Ergebnis, daß angesichts des Ausbaus des Straßennetzes weitere Einbußen am Fahrgastaufkommen hinzunehmen wären.⁶²⁰ Die Untersuchung, die die fünf benachbarten Landkreise umfaßte, erwartete für das Jahr 1985 insgesamt etwa 140 000 Einpendler, von denen der Löwenanteil das Kraftfahrzeug benutzen würde. Während in der Zeit von 1957 bis 1961 die Zahl der Einpendler von 109 000 auf 116 000 angestiegen war, war nach der Untersuchung im gleichen Zeitraum die Zahl der Eisenbahnpendler von 75 000 auf 54 000 zurückgegangen. Da diese Abnahme etwa der Zunahme der zugelassenen Kraftfahrzeug in den fünf Landkreisen entsprach, wurde bei fortschreitendem Straßenbau die Fortsetzung dieses Trends prognostiziert.

Die Bundesbahndirektion forderte deshalb, bei den Planungsgemeinschaften und regionalen Arbeitsgemeinschaften durchzusetzen, daß künftig auszuweisende Siedlungsräume sich nicht nur auf das Straßennetz, sondern vor allem an den Bahnlinien ausrichten sollten. Dies entsprach auch den später im Landesentwicklungsplan zum Prinzip erklärten Entwicklungsachsen, an denen sich nach der Theorie der Zentralen Orte Entlastungsbereiche niedrigerer Zentralität für das im Mittelpunkt des polyzentrischen Wirtschaftsraumes der Region Mittlerer Neckar liegende Oberzentrum Stuttgart bilden sollten.

Bundespolitische Entscheidungen zum Verkehrsausbau der Städte

Die Initiativen zur Behebung der Verkehrsproblematik in den Städten gingen wiederholt vom Deutschen Städtetag aus, und wurden durch eine von der Bundesregierung am 1. August 1961 eingesetzte Sachverständigenkommission weitergeführt. Am 25. August 1964 legte diese ihren Bericht über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden vor. Sie fand ihre Ergänzung in einem Bericht der Deutschen Bundesbahn vom 1. September 1964, in dem Vorschläge zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage des bundes-eigenen Verkehrsbetriebes gemacht wurden.⁶²¹ Bei der Vorlage der beiden Berichte an den Bundestag und den Bundesrat am 29. Oktober 1964 stellte Bundesverkehrsminister Seeborn lapidar fest, daß die Bundesregierung sich mit diesen nicht identifizieren könne.⁶²²

Auffallend in der Gegenüberstellung der Berichte war, daß die Denkschrift des Deutschen Städtetages entschieden von den Berichten der Sachverständigenkommission und der Deutschen Bundesbahn abwich.⁶²³

Die anlässlich der Vorlage zum zweiten Vierjahresplan des Bundesverkehrsministeriums abgefaßte Denkschrift des Städtetages forderte eine stärkere Beteiligung der Städte an dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes, denn der Plan sah vor, aus dem Mineralölsteueraufkommen 13 Milliarden DM für den Straßenbau zu verwenden, wovon 12,3 Milliarden DM für Bundesstraßen und lediglich 0,7 Milliarden DM für kommunale Baulastträger bestimmt sein sollten.⁶²⁴ Da sich das gesamte Straßenverkehrsaufkommen nur zu 15 Prozent aus Fernverkehr, aber zu 85 Prozent aus Orts- und Nachbarschaftsverkehr zusammensetzte, wurden zwischen der Verteilung des Mineralölsteueraufkommens und der tatsächlichen Verkehrsbelastung geradezu entgegengesetzte Verhältnisse geschaffen.

Zur Bewältigung der größten Investitionsaufgabe, vor der die Städte jemals standen, vertrat der Städtetag die Auffassung, daß die Bundesregierung im zweiten Vierjahresplan von 1963 bis 1966 15 Prozent der für die Bundesfernstraßen bestimmten Mittel aus der Mineralölsteuer für innerstädtische Verkehrsmaßnahmen aufwenden sollte. Die bisherige Klassifizierung in Bundes-, Landes- oder kommunale Kompetenzbereiche sollte aufgehoben, und das Straßensystem als einheitliches System nach Dringlichkeitsstufen ausgebaut werden.⁶²⁵ Während der Städ-

tetag die Behebung der Verkehrsnot vorerst noch durch weitere Straßenbaumaßnahmen lösen wollte, vertrat die von der Bundesregierung eingesetzte Sachverständigenkommission unter dem Vorsitz des Düsseldorf-Beigeordneten Professor Friedrich Tamms dagegen die Ansicht, daß der Anstieg der Kraftfahrzeugzahlen in der Bundesrepublik vom Jahr 1953 bis zum Jahr 1963 von 989 000 auf 6 613 800 das bisher vertretene städtebauliche Konzept der »autogerechten« Stadt in Frage stelle.⁶²⁶

Die zwischen Siedlung und Verkehr bestehenden engen Wechselbeziehungen hatten, bedingt durch die Arbeitsteiligkeit der Wirtschaft, vor allem in den Ballungsgebieten ständig wachsende und vielfältigere Verkehrsbeziehungen zur Folge. Ein wichtiges Merkmal dabei war die Individualisierung des Verkehrs in den Regionen, die den Strukturwandel zum tertiären Sektor der Dienstleistungsbereiche in den zentralen Räumen der Ballungsgebiete begünstigt hatte.⁶²⁷ So lebten im Jahr 1961 in den neun Ballungsgebieten, auf die lediglich 13 Prozent der Fläche des Bundesgebiets entfiel, immerhin 44 Prozent der Gesamtbevölkerung.⁶²⁸

Zur Bewältigung der problematischen Konzentration von Wirtschaft und Bevölkerung in wenigen Ballungsräumen wurde der Ruf der Sachverständigenkommission nach Bildung von Planungsverbänden, als Träger der vielfältigen raumordnungspolitischen Aufgaben in der Region, laut. Der Regionalplanung kam dabei eine Mittlerposition zwischen der staatlichen Landesplanung und der gemeindlichen Bauleitplanung zu. Die Sachverständigenkommission empfahl daher, in den Ländern Landesverkehrspläne, in den Regionen Regionalverkehrspläne und in den Städten Generalverkehrspläne aufzustellen. Wegen der vielfältigen Wechselbeziehungen zwischen Siedlungen, Wirtschaft und Verkehr sollten diese Pläne nur in enger Verbindung mit den Landesentwicklungsplänen, den Raumordnungsplänen und den Flächennutzungsplänen bearbeitet werden. Die Landesverkehrspläne sollten das Netz der Verkehrswege von überregionaler Bedeutung enthalten. In den Regionalverkehrs- und Generalverkehrsplänen sollte dieses Netz verfeinert, und die Planung auch auf den öffentlichen Personennahverkehr ausgedehnt werden. Die Generalverkehrspläne sollten dabei über die Verwaltungsgrenzen der Städte hinausgreifen.⁶²⁹

Da sich der Strukturwandel, vor allem in den großen Agglomerationen, städtebaulich besonders ungünstig auswirkte, wurde im Bau von Schnellbahnen die zweckmäßigste Lösung zur Bedienung der zunehmenden Pendlerströme und der wachsenden Bevölkerung zwischen der Verkehrsregion und dem Stadtkern gesehen. Dazu sollten die U-Strä-

ßenbahnen so ausgebaut werden, daß deren spätere Umstellung auf U-Bahn-Betrieb ermöglicht würde. Gleichzeitig wurde es als aussichtslos angesehen, durch Verkehrsbauten dem steigenden Verkehr zusätzlichen Raum zu schaffen, und fortlaufend die Baustruktur der Gemeinden den veränderten Verkehrsverhältnissen anzupassen. Die absolute Trennung der Verkehrswege für Fußgänger, Kraftfahrzeug- und Schienenverkehr in verschiedenen Ebenen wurde im Bericht der Sachverständigenkommission grundsätzlich als die beste Verkehrslösung in den Städten erachtet.⁶³⁰

Die Notwendigkeit der Verkehrsentlastung in städtischen Kernbereichen wurde aus ökonomischen Argumenten mit einer abnehmenden Produktivität begründet, da mit zunehmender Verdichtung die Aufwendungen für ihre Funktionsfähigkeit progressiv ansteigen. Dabei sollten sich die verhältnismäßig hohen Investitionen für den öffentlichen Personennahverkehr letztlich auch wirtschaftlicher als die kostspieligen Straßenbauten erweisen. Die Sachverständigenkommission sprach sich daher für eine Aufgabenteilung zwischen dem öffentlichen und dem individuellen Personenverkehr aus. Ausdrücklich forderte sie, Maßnahmen zur Schaffung von Fußgänger-Einkaufsstraßen in den zentralen Geschäftsvierteln der Städte in die Planungen einzubeziehen. Weiter vertrat sie die Ansicht, daß in Städten mit wachsender Bevölkerung die Anlagen für die U-Straßenbahnen so auszuführen wären, daß die Möglichkeit für einen späteren Ausbau in U-Bahn-Manier bestehen würde.⁶³¹ Hochstraßenlösungen, denen im Konzept der Bundesregierung eine herausragende Bedeutung zugemessen wurde, wurden ausdrücklich nicht empfohlen.

Der Vorsitzende der Enquete-Kommission, Professor Tamms, kritisierte in seinem Bericht an den Hauptausschuß des Städtetages die unzureichenden Maßnahmensabsichten der Bundesregierung. Lösungsansätze zur Verkehrsproblematik sah er in einer effizienteren Abstimmung aller Planungen zwischen den vertikalen Politikebenen Bund, Ländern und Gemeinden.⁶³² Zeitgleich wurde die Problematik auf europäischer Ebene durch den im Auftrag der englischen Regierung erstellten »Buchanan-Report« erkennbar.⁶³³

Der Stuttgarter Oberbürgermeister Arnulf Klett, mittlerweile Präsident des Deutschen Städtetages, stellte sich nach der Hauptausschußsitzung am 28. Januar 1965 entschieden hinter die Forderungen der Sachverständigenkommission und verlangte von der Bundesregierung in ihrem Maßnahmenkatalog für den dritten Vierjahresplan einen einheitlichen Gesamtverkehrsplan für alle Verkehrsträger sowie die Priorität des öffentlichen Personennahverkehrs vor dem Individualverkehr beim Aus-

bau der Verkehrswege in den Ballungsgebieten. Dieser sollte entsprechend dem Vorrang des Orts- und Nachbarschaftsverkehrs vor dem Fernverkehr nach Dringlichkeitsstufen ausgebaut werden. Anlässlich der langen Bearbeitungszeit des Enquete-Berichts warf Klett Bundesverkehrsminister Seehofer Verschleppungstaktik vor.⁶³⁴

In diesem Zusammenhang ist ein Vergleich der Bundespolitik mit der Verkehrspolitik des Landes Baden-Württemberg aufschlußreich, denn die Vierjahrespläne der Bundesregierung wiesen eine ähnliche Zielsetzung auf wie die Generalverkehrspläne des Landes. Der erstmals im Jahre 1955 aufgelegte Generalverkehrsplan in Baden-Württemberg stellte das erste Gesamtverkehrsprogramm eines deutschen Bundeslandes dar und bestimmte durch seine Fortschreibung in den Jahren 1959 und 1965 die Linie der Landespolitik auf dem Gebiet der Verkehrsinvestitionen.⁶³⁵ Neben eigenen Investitionsaufgaben, die dem Land als Baulastträger für die Landesstraßen zufielen, enthielten die Pläne auch den Ausbau der Bundesfernstraßen, die das Land nach Artikel 90 Absatz 2 Grundgesetz im Auftrag des Bundes verwaltete. Die Generalverkehrspläne waren daher in erster Linie darauf abgestellt, den Ausbau der Verkehrswege auf ein einheitliches verkehrspolitisches Ziel hin abzustimmen. Die dominierende Stellung des Straßenbaues innerhalb der Verkehrsinvestitionen des Landes in den Jahren 1956 bis 1965 läßt sich aus dem Anteil von 1,25 Milliarden DM am Gesamtaufwand von fast 1,8 Milliarden DM ermaßen.

Der Generalverkehrsplan des Jahres 1965 war als mittelfristiges Investitionsprogramm auf das Jahr 1970 ausgerichtet, und stimmte so zeitlich mit dem Ausbauplan des Bundes überein. In einer Neubearbeitung des Innenministeriums wurde erstmals verstärkt versucht, die Verkehrsverhältnisse in den Städten und Nachbarschaftsbereichen zu verbessern, wobei die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs in den Ballungsgebieten in den Vordergrund gestellt wurde.⁶³⁶ Für die unterirdische Verlegung der zirka 17 Kilometer Straßenbahn in der Stuttgarter Innenstadt stellte das Land im Staatshaushaltsplan 1965 erstmals einen Finanzausschuß von 3,3 Millionen DM zur Verfügung. Nach Ansicht des Innenministeriums sollte, unter der Voraussetzung einer geklärten Finanzierung, davon ausgegangen werden, daß mit dem Bau der V-Bahn im Abschnitt Hauptbahnhof-Rotebühlbau im Jahr 1969 begonnen werden könnte.⁶³⁷

Da eine finanzielle Beteiligung des Bundes an der U-Straßenbahn zunächst noch in Frage gestellt war, sollte das Land im Vorgriff auf die erforderliche Regelung mit dem Bund dessen Anteile zusätzlich übernehmen, um den erforderlichen Weiterbau der U-Straßenbahn zu gewährleisten.⁶³⁸

Erst am 18. Juni 1965 legte die Bundesregierung ihre Stellungnahme zum Bericht der Sachverständigenkommission vom 25. August 1964 vor.⁶³⁹ In ihrem Vorschlag eines Maßnahmenprogramms für Raumordnung und Städtebau war die Forderung nach Aufnahme der Verkehrsplanung in die Bauleitplanung enthalten, vor allem aber der Wunsch nach beschleunigtem Ausbau der Regionalverkehrsplanung. Zeitlich vorgezogen werden sollten die Baumaßnahmen für Bundes- und Landesstraßen, was generell den Vorrang der Straßenplanung innerhalb der staatlichen Verkehrspolitik unterstrich. Bezüglich von Maßnahmen zur Bewältigung des Verkehrs in den Städten kam die Stellungnahme der Bundesregierung den Vorschlägen der Enquete-Kommission aber weitestgehend entgegen. Des weiteren wurde die Abstimmung der Verkehrsplanungen aller Planungs- und Bau-träger in Form von Gesamtverkehrsplänen als unentbehrlich erachtet. Diesem Grundsatz sollte durch ein neu geschaffenes Bundesraumordnungsgesetz, welches am 22. April 1965 in Kraft getreten war, entsprochen werden.

Am 9. Februar 1966 hatte der Haushaltsausschuß des Bundestages der Bereitstellung von Bundesmitteln für den Bau der Münchner V-Bahn zugestimmt, und dadurch in einem Modellfall, der in der Folgezeit für die übrigen V-Bahn-Planungen in der Bundesrepublik als Vorbild galt, erstmals seine Mitverantwortung für den Ausbau von Massenverkehrswegen in den Verdichtungsregionen anerkannt.⁶⁴⁰ Der neue Präsident des Städtetages, der Fuldaer Oberbürgermeister Alfred Dregger, requirierte auf der Tagung des Präsidiums und des Hauptausschusses am 10./11. Februar 1966 im Stuttgarter Rathaus diesen Erfolg für sich und forderte eine höhere Mittelzuweisung des Bundes an die Gemeinden, notfalls durch eine Erhöhung der Mineralölsteuer um drei Pfennig pro Liter.⁶⁴¹ Der daraus zu erzielende Mehrbetrag von 660 Millionen DM im Jahr sollte zweckgebunden für die Verbesserung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse eingesetzt werden. Zur Verwirklichung der wichtigsten Verkehrsplanungen forderte der Städtetag zusätzlich 15 Prozent des dem Bund zufließenden Aufkommens aus der Mineralölsteuer.⁶⁴²

Dem Druck des Städtetages nachgebend wurde von der Bundesregierung ab dem 1. Januar 1967 eine Erhöhung der Mineralölsteuer um drei Pfennig pro Liter zugunsten von Verkehrsverbesserungsmaßnahmen in den Gemeinden vorgenommen.⁶⁴³ Obwohl die Zweckbestimmung für die Mittelverwendung durch ein neues Steueränderungsgesetz wesentlich weiter gefaßt wurde, blieb der Rahmen der Ausschöpfungsmöglichkeiten für kommunale Straßenbauvorhaben doch relativ eingeschränkt und der gemeindlichen Selbstverwaltung nicht selbst überlassen, denn die Bezu-

schussungsfähigkeit war noch weitgehend an die bundeshoheitliche Planung von Ortsdurchfahrten geknüpft, so daß Interessenskollisionen hier vorprogrammiert waren. Neu in den Kreis der zuwendungsfähigen Maßnahmen aufgenommen wurden die V-Bahn-Projekte der Bundesbahn und die U-Straßenbahn-Projekte der Kommunen.

Am 12. Mai 1967 hatte der Bund seine Richtlinien für die Zuwendungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden erlassen. Für die in der Baulast der Gemeinden stehenden Verkehrswege, beziehungsweise für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs in Verdichtungsräumen, sollten Zuschüsse bis zu 50 Prozent der Baukosten gewährt werden, die dem Mehraufkommen an Mineralölsteuer aufgrund des Steueränderungsgesetzes vom 23. Dezember 1966 entnommen werden sollten. Nach diesen Richtlinien war vorgesehen, die Mittel zu 60 Prozent für den kommunalen Straßenbau und zu 40 Prozent für den öffentlichen Personennahverkehr zu verwenden. Das Land erklärte sich bereit, weitere 30 Prozent der Kosten aus den Mitteln der Kraftfahrzeugsteuerverbundmasse zu übernehmen.⁶⁴⁴

Die Genehmigung aller Maßnahmen für den öffentlichen Nahverkehr verblieb aber ausschließlich im Kompetenz- und Zuständigkeitsbereich des Bundesverkehrsministeriums, was zu einer erheblichen Verzögerung dieser Vorhaben führen sollte. Ein wichtiges und in seiner wirtschaftspolitischen Bedeutung nicht zu unterschätzendes Nebenziel der Investitionstätigkeiten durch Bund und Land lag in dem erhofften Begleiteffekt einer Konjunkturbelebung der Bauwirtschaft.

Im Verlauf der Realisierung der öffentlichen Nahverkehrsvorhaben zeigte sich zunehmend, daß die Finanzierungsmöglichkeiten aus dem Mehraufkommen der Mineralölsteuer unzureichend waren, so daß die Städte entweder gezwungen wurden, Abstriche an ihren Planungen vorzunehmen oder sich durch Kreditaufnahmen zu verschulden. Die Forderung des Deutschen Städtetages, das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz alsbald zu verabschieden und gleichzeitig die für den kommunalen Verkehrsausbau bestimmte Finanzmasse zu verstärken, zielte deshalb auf eine abermalige Erhöhung der Mineralölsteuer um drei Pfennig pro Liter.⁶⁴⁵

Eine völlig neue Werthaltung in den Förderungsrichtlinien des Bundes wurde bezüglich der Finanzierungsmodalitäten von Nahverkehrsprojekten der Deutschen Bundesbahn erkennbar, denn diese sollten nun auch durch die Finanzmasse des Gemeindefinanzierungsgesetzes gefördert werden. Der Städtetag fürchtete allerdings, daß dies eine Beschneidung der Mittelausstattung für kommunale Verkehrsprojekte zur Folge haben könnte.⁶⁴⁶ In einer Besprechung des Städtetags mit dem Vorstand der Deut-

schen Bundesbahn in Frankfurt am 13. Mai 1970 signalisierte deren Hauptverwaltung deshalb auch grundsätzlich ihr Einverständnis zur Überbauung von Bahnhofsanlagen in Kerngebieten von Großstädten, sofern sie der Stadtentwicklung im Wege stünden oder den Kontakt zwischen Stadtteilen beeinträchtigen.⁶⁴⁷

Unschwer ist zu erkennen, daß diese Entscheidung in engem Zusammenhang mit dem vom Bundestag zu verabschiedenden Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz stand, von dem sich die Bundesbahn einen erklecklichen Anteil zur Finanzierung solcher Projekte versprach. Ausgehend von Artikel 104a Grundgesetz brachte der Gesetzentwurf in der Höhe der Förderung aber keine wesentlichen Fortschritte für die Bewältigung der kommunalen Verkehrsprobleme, denn der Bund sollte 50 Prozent, das Land 30 Prozent und die Gemeinde 20 Prozent der Kosten anteilmäßig tragen.⁶⁴⁸

Mit in die städtebaulichen Überlegungen eingeschlossen werden sollte nach dem Wunsch der Bundesbahn auch der Bau von unterirdischen Verkehrsanlagen, was deutlich die Anpassungstendenzen an die stadtplanerischen Notwendigkeiten offenbarte, wie sie überall in den Engpaßbereichen von Bahnhofsvorplätzen auftraten. Davon unmittelbar betroffen war auch die in Stuttgart im Zuge der V-Bahn-Planung notwendig werdende Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes, die in ihrer vertikalen Raumentwicklung mit mehreren Tiefenengeschossen nach dem vorgelegten Regierungsentwurf zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz allerdings nur gefördert hätte werden können, wenn diese in Verbindung mit der Einrichtung öffentlicher Schutzräume gestanden hätte.

Klett bemühte sich noch kurz vor Verabschiedung dieses Gesetzes in das Gesetzgebungsverfahren einzugreifen, um eine Verabschiedung der Regierungsvorlage zu verhindern, beziehungsweise auf einen Verzicht dieser Anforderung hinzuwirken.⁶⁴⁹ Er sprach sich dabei im Hinblick auf die Stuttgarter Bahnhofsvorplatzsituation generell für die förderungswürdige Einrichtung von Mehrzweckbauten in unterirdischen Verkehrsanlagen aus. Dazu sollte ausdrücklich auch der Bau von unterirdischen Ladenstraßen oder Verkaufsständen zählen. Als einzige förderungswürdige Bauvorhaben in der Gesetzesvorlage wurden dagegen Park-and-Ride-Parkplätze in Verdichtungsräumen vorgesehen. Da die Vorlage bereits am 12. November 1970 unverändert vom Bundestag gebilligt wurde, fiel das Antwortschreiben von Kanzleramtsminister Horst Ehmke entsprechend negativ aus.⁶⁵⁰

Weil durch die bundesgesetzliche Regelung kein wesentlicher Fortschritt in der Verkehrssituation der Städte erwartet wurde, forderte die Stadt Stuttgart höhere Zuschüsse für ihren kommunalen Verkehrsausbau

und eine Steuerbefreiung für ihre öffentlichen Verkehrsbetriebe, denn diese wurden steuerlich wie Privatunternehmen behandelt.⁶⁵¹ Dabei kam es dem Bürgermeisteramt besonders darauf an, die 20 Prozent betragende Finanzierungsquote der Gemeinden herabzusetzen. Das erklärte Ziel nach Änderung der gesetzlichen Grundlagen bestand darin, das Bundesfinanzministerium zu bewegen, 60 Prozent der Gesamtkosten an den öffentlichen Nahverkehrsprojekten zu übernehmen, sodann den Komplementäranteil der Länder auf 35 Prozent hochzuschrauben, um dadurch die Quote der Gemeinde mit 5 Prozent entsprechend niedrig halten zu können.⁶⁵²

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz trat am 18. März 1971 in Kraft, und ersetzte rückwirkend vom 1. Januar 1971 ab die Richtlinien für Bundeszuwendungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden.⁶⁵³ Da es sich bald zeigte, daß der neue Finanzierungsrahmen für die steigenden Anforderungen der Verkehrsmaßnahmen in den Städten nicht ausreichte, hatte sich die Bundesregierung in Übereinstimmung mit den kommunalen Spitzenverbänden dazu entschlossen, zusätzliche Finanzmittel bereitzustellen. In einem neuen Gesetzentwurf wurde vorgesehen, drei Viertel des Aufkommens der Mineralölsteuererhöhung zusätzlich zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zu verwenden.⁶⁵⁴ Dieser Initiative folgte ein Vorstoß des Städtetages an den Bundesrat, abweichend von den gesetzlichen Regelungen, die 55 Prozent der Fördermittel für den kommunalen Straßenbau und 45 Prozent für den Personennahverkehr vorsahen, auf eine gleichgewichtige Vergabe der Zuschußquoten zu je 50 Prozent zu drängen.⁶⁵⁵

Die Erwartung innerstädtischer Verkehrsentlastung durch gesamträumliche und landesplanerische Maßnahmen in Verbindung mit dem Bau der V-Bahn

Die im Prognos-Gutachten vorhergesagten Tendenzen einer Abwanderung der Bevölkerung von der Kernstadt in die Region hatten das Vorziehen der V-Bahn-Planung legitimiert, vor allem deshalb, weil die Stadt sich dadurch eine Entlastung des Straßenverkehrs erhoffte. Obwohl die

Berichterstattung des Gutachtens erst am 23. Februar 1967 erfolgte, befaßte sich der Gemeinderat aufgrund der Dringlichkeit von verkehrsentlastenden Maßnahmen schon Anfang 1965 mit den aus diesem Gutachten zu ziehenden Konsequenzen. Er beauftragte die Stadtverwaltung, durch Zusammenarbeit mit den drei regionalen Planungsgemeinschaften, die aus dem Gutachten resultierenden Schlußfolgerungen unter den Gesichtspunkten des Pendlerverkehrs vorzubereiten.⁶⁵⁶

Zeitlich fiel dies zusammen mit dem dem Gemeinderat am 25. Februar 1965 vorgelegten Generalverkehrsplan Band 2 für den Ruhenden Verkehr in der Innenstadt, der auf einer Weiterentwicklung des ebenfalls für die Innenstadt bearbeiteten »Gelbbuches« aus dem Jahre 1957 und einer umfassenden Erhebung vom Oktober 1962 basierte, und schonungslos die Unmöglichkeit der Schaffung von ausreichendem Parkraum im Stadtbezirk Mitte offenlegte.⁶⁵⁷

Das Ausmaß des verkehrlichen Desasters wird deutlich, wenn man sich vergegenwärtigt, daß nach der Verkehrsprognose rund 83 000 Plätze notwendig gewesen wären, doch aufgrund der engen Kesselstadt allenfalls 30 000 Plätze hätten geschaffen werden können. So ist die relativ späte Entscheidung der Stadtverwaltung für eine verstärkte Förderung des Personennahverkehrs vor allem von diesem Blickwinkel aus zu verstehen, denn der Fehlbestand an Einstellmöglichkeiten konnte nur durch öffentlichen Nahverkehr in Verbindung mit einem Park-and-Ride-System ausgeglichen werden, also durch Einsatz der V-Bahn.

Im Generalverkehrsplan Band 2 waren zur Trennung der Fußgänger vom Kraftverkehr in begrenzten Bereichen der Innenstadt Fußgängerzonen vorgesehen. Die Wege der Fußgänger waren an den Hauptverkehrsstraßen jedoch vor allem durch Unterführungen gekennzeichnet, teilweise auch durch Stege. In welcher Zwickmühle sich die Stadtverwaltung befand, verdeutlichen die Aussagen Kletts im Geleitwort des Generalverkehrsplans, in dem er zwar einerseits die Innenstadt für den motorisierten Wirtschaftsverkehr offenhalten, andererseits diese aber vom motorisierten Pendlerverkehr entlasten wollte. In seinem Bestreben, dirigistische Maßnahmen für die erwünschte Verkehrsverlagerung zu vermeiden, blieb nur noch der Appell an die solidarische Zusammenarbeit der öffentlichen Verkehrsträger.

Hoss, der drei Tage vor seiner Zuruhesetzung diesen Plan vor dem Gemeinderat referierte, drückte sich noch deutlicher aus und warnte mit polemischen Worten, die »Renaissance« des Fußgängerverkehrs als Gefahr falscher Romantik nicht zu unterschätzen, denn das Heer der motorisierten Käufer wachse und drohe auf die Einkaufszentren in der Region auszuweichen, so daß das Florieren der gewachsenen Geschäftsstadt

nicht durch ein Zurückhalten des Individualverkehrs gefährdet werden dürfe. Als Ausweg faßte Hoss nur den Vorsatz, die Dauerparkplätze zeitlich zu beschränken.⁶⁵⁸

Obwohl die Verhandlungen der S-Bahn-Kommission schon gezeigt hatten, daß künftiger Parkraum auf dem Bahnhofsgelände nicht vor dem Ausbau der V-Bahn und des dazugehörigen Park-and-Ride-Systems geschaffen werden könnte, wurde diese Großparkplatzanlage als zentrale Anlaufstelle zur Bedienung der Stuttgarter Geschäftsstadt nach wie vor favorisiert, und mit 8000 Plätzen in den Generalverkehrsplan aufgenommen. Trotz des starren Festhaltens der Stadtverwaltung an alten Planungsmustern war aber eine deutliche Wandlung innerhalb der Verkehrsplanung zu erkennen. Während die Lambertsche Planung zuerst noch von einer Reservelösung der S-Bahn ausging, gelang es der Bundesbahndirektion später mehr und mehr, ihre Interessen gegenüber der sich als unrealisierbar herausstellenden städtischen Planung durchzusetzen. Als Voraussetzung für das Funktionieren des Innenstadtverkehrs wurde nun dezidiert ein den umgebenden Wirtschaftsraum integrierendes Nahverkehrssystem anerkannt.

Da der Bahnhofsvorplatz durch die geplante Untertunnelung der Schillerstraße künftig vom Kraftfahrzeugverkehr frei bleiben sollte, war es vorgesehen, diesen Bereich mit einer Fußgängerzone in der unteren Königstraße zu verbinden. Ein Ersatz für die Unterführung am Bahnhofsvorplatz, die von täglich 72 000 Personen benutzt wurde, wäre damit hinfällig geworden.⁶⁵⁹ Die Stadt, die nach der Fertigstellung des City-Ringes eine Fußgängerzone in der gesamten Länge der Königstraße einzurichten beabsichtigte, wurde dadurch auch den Forderungen der Enquete-Kommission nach verkehrsfreien Zonen in den Innenstädten gerecht.

In der 15. Sitzung der V-Bahn-Kommission stellte die Bundesbahndirektion den Antrag, durch das Innenministerium eine Koordinierung aller Verkehrsmittel im Raum Stuttgart vornehmen zu lassen. Dabei wurde der Vorbildcharakter der V-Bahn in München herausgestellt.⁶⁶⁰

Wie sehr die Probleme des Regionalverkehrs verknüpft waren mit der Entflechtung des großstädtischen Verkehrs, und damit dem Bau der V-Bahn, verdeutlicht der Einwand der vier regionalen Planungsverbände Mittlerer Neckar, die gegen die Nichtbeteiligung am Gebietsentwicklungsplan durch die Landesplanungsstelle des Innenministeriums protestierten.⁶⁶¹ Entsprechend den Zielen der Landespolitik, einer weiteren Verdichtung durch Maßnahmen zur Entballung der Großstadt entgegenzuwirken, forderten sie den Ausbau des 142 Kilometer langen und achtundvierzig Gemeinden der Region erfassenden Nahverkehrs-

netzes der Bundesbahn zu einer die Stuttgarter City durchquerenden V-Bahn, wobei sie sich an den Ergebnissen des Prognos-Gutachtens orientierten. Klett unterstrich diese verkehrsinfrastrukturellen Notwendigkeiten und prognostizierte, bei einem Anwachsen der Arbeitsplätze in der Stuttgarter Innenstadt von seinerzeit 110 000 auf 140 000 bis Anfang der achtziger Jahre, einen gleichzeitigen Anstieg der motorisierten Einpendler von 20 000 auf rund 40 000 bis 50 000.⁶⁶² Deutlich wird erkennbar, daß Kletts Leitbild einer »verkehrsgerechten« Stadt trotz seines Bekenntnisses zu den Maßnahmeempfehlungen der Sachverständigenkommission und den Verlautbarungen des Städtetages ganz entschieden von deren Vorschlägen abwich. So räumte er nach wie vor, um einer Entwertung und Aushöhlung der City entgegenzuwirken, der individuellen Verkehrsbedienung den unabdingbaren Freiraum ein, die Kernstadt für den Wirtschaftsverkehr vorrangig zu bedienen, und ordnete den Berufspendlerverkehr allein dem öffentlichen Nahverkehr zu.

Am 29. Juli 1965 war vom Planungsamt der Stadt Stuttgart eine Stellungnahme zur Stellungnahme der Bundesregierung zum Sachverständigengutachten der Enquete-Kommission erarbeitet worden, die am 13. Oktober 1965 im Technischen Ausschuß beraten wurde.⁶⁶³ Die von Hans-Dieter Künne vorgebrachte Kritik der Stadt entzündete sich vor allem an dem Vorrang des Fernstraßenbaus des Bundes, dem nach wie vor vor der Orts- und Regionalverkehrsplanung Priorität eingeräumt wurde, so daß weiterhin wichtige Stadtstraßen in der Baulast der Städte blieben. Desweiteren wurde der Plan der Bundesregierung als untragbar angesehen, der für eine finanzielle Beteiligung an den V-Bahn-Planungen voraussetzte, daß die notwendigen Mittel außerhalb des dem Bundesfernstraßenbau dienenden zweckgebundenen Anteils der Mineralölsteuer beschafft werden müßten.

Die Bundesbahndirektion Stuttgart hatte inzwischen von ihrer Hauptverwaltung den Planungsauftrag für die V-Bahn erhalten. Demnach mußte sie innerhalb eines Jahres sämtliche Pläne für deren Bau vorlegen.⁶⁶⁴

Um die Verantwortlichkeit des Landes gegenüber der V-Bahn-Planung zu unterstreichen, trat die Bundesbahndirektion daraufhin in direkten Kontakt mit dem Innenministerium.⁶⁶⁵

Da die Planungsaufgabe die Möglichkeiten und Kompetenzen der Behörden auf kommunaler Ebene bei weitem überschritt, lag es in der Absicht der Bahn, die Initialzündung für die Planung von der obersten Landesverkehrsbehörde ausgehen zu lassen. Die Landtagsabgeordneten der Stuttgarter Wahlkreise taten ihr übriges dazu, und stellten am 2. Ok-

tober 1965 durch den Abgeordneten Schöck einen gemeinsamen Antrag der CDU-, SPD- und FDP-Fraktion, demzufolge die Landesregierung ersucht werden sollte, unverzüglich die Vorstellungen der Bundesbahn und der Stadtverwaltung Stuttgart bezüglich des V-Bahn-Projekts mit dem Generalverkehrsplan des Landes abzustimmen, und sodann bei der Bundesregierung wegen einer Finanzierungsregelung vorstellig zu werden.⁶⁶⁶ Daraufhin erklärte das Innenministerium, das V-Bahn-Projekt im Generalverkehrsplan des Landes 1965 zu berücksichtigen. Außerdem wurde vorgesehen, die Verhandlungen zwischen der Bundesbahn, der Stadt Stuttgart und den regionalen Planungsgemeinschaften im Interesse einer Gesamtverkehrskonzeption für den Stuttgarter Raum zu fördern. In der Frage der staatlichen Mitfinanzierung des Projekts verhielt sich das Innenministerium eher abwartend.⁶⁶⁷ Der Intervention beim Innenministerium schloß sich auch die Stadtverwaltung an.⁶⁶⁸ Das Land stellte daraufhin die Bezuschussung des auf 320 Millionen DM geschätzten V-Bahn-Projekts in Aussicht.⁶⁶⁹

Der Besuch des neuen Bundesverkehrsministers Lücke in Stuttgart gab der Stadtverwaltung dann Anlaß, auf die Bedeutung des V-Bahn-Projekts im Zusammenhang mit Strukturverbesserungen in der Stadtregion hinzuweisen, wobei deutlich wurde, daß die Bedingungen zur Bewilligung von Investitionsmitteln des Bundes direkt abhängig waren von den Zielen konjunkturpolitischen Wachstums und ordnungspolitischer Effekte durch die Aufschließung neuer Teile der Stadtregion.⁶⁷⁰ Um die Bedeutung dieses Vorhabens zu dokumentieren, sollte nach dem Wunsch Lückes die Stadt ein Exposé für das Bundesverkehrsministerium erarbeiten.⁶⁷¹

In der 16. Sitzung der V-Bahn-Kommission drängte die Stadt darauf, die staatlichen Planungsbehörden und die Abgeordneten in Zukunft stärker einzuschalten, damit, wie bei dem Modellfall München, eine beschleunigte Abwicklung des Verfahrens erreicht werden könnte. Bezüglich der Überbauung des Bahnhofsgeländes lehnte die Bahn den Wunsch der Stadt nach 4000 bis 5000 Parkplätzen ab und erachtete die Einrichtung von maximal 2000 Parkplätzen für Kurzparker als ausreichend. Da sich mittlerweile auch die Nutzung für das Projekt zugunsten von sogenannten »Shopping-centers« geändert hatte, sollten diese vorwiegend durch Kurzparker bedient werden.⁶⁷²

Im April 1966 war die vom Stadtplanungsamt Stuttgart konzipierte Denkschrift für die V-Bahn fertiggestellt worden, die stark geprägt war von den Untersuchungsergebnissen der Prognos AG aus dem Jahr 1963.⁶⁷³ Deren stark überzogene Vorhersagen hatten für den Raum Stuttgart, ausgehend von 2,1 Millionen Einwohnern im Jahr 1963, ein Bevöl-

kerungswachstum für das Jahr 1985 auf 2,8 Millionen Einwohnern prognostiziert. Der Berufsverkehr zählte rund 447 000 Personen, von denen etwa 337 000 innerhalb und rund 110 000 außerhalb der Stadtgrenzen Stuttgarts wohnten. Der weitaus größte Teil der Einpendler, ungefähr 86 Prozent, hatte seinen Wohnsitz in einem Umkreis von nur 20 Kilometern.⁶⁷⁴

Um die Entfernungen bestmöglichst überbrücken zu können, sollten die Raumstrukturen auf die Schienenstränge des Nahschnellverkehrs ausgerichtet werden. Dazu gehörten neue Wohnsiedlungen und Arbeitsplätze sowie Park-and-Ride-Anlagen in günstiger Zuordnung zu bestehenden oder neu anzulegenden Haltestellen.⁶⁷⁵

Letztlich kann die Denkschrift nicht losgelöst von den vorausgegangenen und aufeinander aufbauenden Gutachten und Beiträgen zur Stadtplanung Stuttgarts verstanden werden. Wie sehr die einzelnen Planungsschritte ineinander verzahnt und wechselseitig voneinander abhängig waren, wird deutlich daran, daß die Untersuchungen zum Generalverkehrsplan direkt auf dem Gutachten Lambert/Feuchtinger aufbauten. Desgleichen ging die Planung der V-Bahn unmittelbar aus dem Generalverkehrsplan hervor. An dieser Stelle muß deshalb ein kurzer Rückblick auf die Planungsgeschichte erfolgen. Der erste Versuch einer Regionalplanung wurde 1956 mit der »Kommunalen Arbeitsgemeinschaft für den Stuttgarter Raum« (KAG) gemacht, die aus der Stadt Stuttgart und den fünf benachbarten Landkreisen bestand. Aus diesem eher lockeren Zusammenschluß bildeten sich die regionalen Planungsgemeinschaften. Im Jahr 1959 wurde die Planungsgemeinschaft Württemberg-Mitte, 1961 die Planungsgemeinschaft Neckar-Fils und 1962 die Planungsgemeinschaft Rems-Murr gegründet. Die Denkschrift »V-Bahn Stuttgart« wurde, aufgrund der Interessensverflechtungen in diesem Raum, deshalb auch dezidiert als Gemeinschaftswerk der Planungspartner Bundesbahndirektion Stuttgart, der Arbeitsgemeinschaft der drei Planungsgemeinschaften und der Stadt Stuttgart ausgewiesen.⁶⁷⁶

In der 23. Sitzung der V-Bahn-Kommission wurde ein den späteren Gegebenheiten weitgehend entsprechender Lageplan vorgestellt, der vorsah, die Bahnsteige der V-Bahn unterhalb des Hauptbahnhofs um ihre ganze Länge in Richtung Stadtmitte zu verschieben, so daß das nördliche Bahnsteigende unter dem Querbahnsteig des Hauptbahnhofsgebäudes liegen, und das südliche bis nahe an die Kronenstraße vorgerückt werden sollte. Zwischen den V-Bahn-Haltestellen Stadtmitte und Schwabstraße wurde auch ein zusätzlicher Haltepunkt »Feuersee« vorgesehen.⁶⁷⁷

Zuvor war als erster Bauabschnitt der U-Straßenbahn im Mai 1966 am Knotenpunkt Charlottenplatz eine kreuzungsfreie und mit zwei Tieffe-

schoßen für den Kraftfahr- und den Straßenbahnverkehr ausgestattete Anlage in Betrieb genommen worden. Jeweils mit Haltestellen versehen, sollte ein, sich im zweiten Tiefgeschoß befindlicher, rund 750 Meter langer Straßenbahntunnel in Tallängsrichtung mit einem darüberliegenden, rund 350 Meter langen Tunnel in Querrichtung bis zum Jahr 1967 fertiggestellt werden. Beide Vorhaben erforderten einen Gesamtaufwand von etwa 110 Millionen DM. Wie wichtig die Intensivierung der Förderung war, ergab sich daraus, daß der zweite Bauabschnitt der U-Straßenbahn zwischen Charlotten- und Marienplatz, der mit 2,5 Kilometer Länge und etwa 120 Millionen DM Baukosten nicht ausgeführt hätte werden können, wenn der Stadt nicht Zuschüsse in Höhe von zwei Dritteln der Baukosten gewährt worden wären. Gerade bezüglich diesem, mit dem Verlauf der Bundesstraße 14 zusammenfallenden Abschnitt, war bei der Bundesregierung darauf gedrungen worden, finanzielle Mitverantwortung zu zeigen.

Am 1. Juni 1966 übergab Innenminister Hans Filbinger den Generalverkehrsplan des Landes der Öffentlichkeit.⁶⁷⁸ Wie wortreich das Land zwar die verkehrliche Entlastung des Stuttgarter Zentrums als dringendes Problem anerkannte, doch wie kläglich der Versuch zu werten war, dafür auch etwas zu tun, verdeutlichen die dafür im Staatshaushaltsplan 1965 ausgewiesenen Fördermittel, die nur 3,3 Millionen DM für den Bau der U-Straßenbahn und 0,6 Millionen DM für die Verlegung der Straßenbahnen auf eigene Gleiskörper vorsahen.⁶⁷⁹ Der Generalverkehrsplan, der für die Jahre 1965 bis 1970 einen Investitionsbedarf für Straßenbauten von rund 6,2 Milliarden DM auswies, für den Ausbau des Schienennahverkehrs jedoch nur 465 Millionen DM bereitstellte, verdeutlicht wiederum die an das Finanzgebaren des Bundes angepaßte Bevorzugung des Individualverkehrs, denn allein die U-Straßenbahn und die V-Bahn Stuttgart, die expressis verbis in dieses Programm fielen, erforderten etwa 1,2 Milliarden DM.⁶⁸⁰ Am 29. September 1966 wurde der Generalverkehrsplan des Landes vom Landesplanungsrat gebilligt, und dessen Verankerung im Landesentwicklungsplan beschlossen.⁶⁸¹

Angeichts der schwierigen Situation der Stadt zur Finanzierung ihrer öffentlichen Nahverkehrsprojekte zeigte Klett Eigeninitiative und wandte sich in einer »Bittschrift« an den nunmehrigen Bundesinnenminister Lücke.⁶⁸² Darin hob Klett die große Bedeutung der »V-Bahn« für die Struktur des Gesamtraumes hervor und bat Lücke, an die Bundesbahn, den Bundesverkehrs- und den Bundesfinanzminister heranzutreten, um das Projekt mit einem maximalen Ordnungseffekt für den Verdichtungsraum Mittlerer Neckar zu realisieren.

Bedingt durch die raumordnungspolitische Problematik hatte sich daraufhin auf der Ebene der kommunalen und staatlichen Planungsbehörden ein Streit hinsichtlich der Abgrenzung der Kompetenzen entzündet. Der Stuttgarter Bürgermeister Jürgen Hahn beharrte auf dem Standpunkt, daß es sich bei dem Raum Stuttgart um eine Stadtregion handle, die nach den Untersuchungen des Regionalplaners Olaf Boustedt größtmäßig nach dem Ruhrgebiet und Hamburg und noch vor München, Frankfurt und Hannover eindeutig als Region einzuordnen sei.⁶⁸³ Deshalb sei ein für die Planung verbindlicher Regionalplan auch von den regionalen Planungsträgern auszuarbeiten, beziehungsweise, nach dem Bundesraumordnungsgesetz vom 8. April 1965, die Regionalplanung von einer Planungsgemeinschaft vorzunehmen.⁶⁸⁴ Hahn ordnete damit die Regionalplanung zwischen den Verwaltungsebenen der kommunalen Bauleitplanung und der Landesplanung ein. Demzufolge erhob er für den Raum Stuttgart auch den Anspruch auf den Status einer Region, die im Sinne des Bundesraumordnungsgesetzes als Planungsraum in die Kompetenzen der kommunalen Selbstverwaltungskörperschaften, also der Stadt Stuttgart und den mit ihr assoziierten Planungsgemeinschaften, falle.⁶⁸⁵ Die Abteilung Landesplanung des Innenministeriums war dagegen der Ansicht, daß ihr Entwurf zum Gebietsentwicklungsplan für den Mittleren Neckarraum die maßgebende Größe für die Regionalplanung darstelle, die als oberstes Planungsziel diesen Raum als Wirtschafts- und Kulturlandschaft europäischen Ranges zu entwickeln habe.⁶⁸⁶

Am 23. Februar 1967 gab der neue Baubürgermeister Stuttgarts, Christian Farenholtz, vor dem Gemeinderat seinen Bericht zur Auswertung des Prognos-Gutachtens ab.⁶⁸⁷ Die Bedeutung der V-Bahn für die weitere Entwicklung des Mittleren Neckarraumes wurde von ihm dabei, in Anlehnung an den Raumordnungsbericht der Bundesregierung aus dem Jahr 1966, als wichtigste verkehrspolitische Planungsaufgabe der Zukunft herausgestellt, wobei die räumliche Verteilung von Wohn- und Arbeitsstätten als eine der wichtigsten Kriterien der Raumordnungspolitik angesehen wurde, in der sich die Notwendigkeit einer Funktions- und Arbeitsteilung zusammen mit der Nutzung von Agglomerationsvorteilen niederschlage.⁶⁸⁸ In diesem Zusammenhang brachte Farenholtz Kritik an der Landesplanung an, weil die regionalen Planungsgemeinschaften weder bei der Aufstellung des Generalverkehrs- noch bei der des Gebietsentwicklungsplanes beteiligt worden waren.⁶⁸⁹ Das Resultat bildete die äußerst unklare Finanzierung der V-Bahn, denn die Landesverkehrspolitik entpuppte sich fast ausschließlich als reine Straßenausbauplanung. Das Prognos-Gutachten ist daher insofern

kritisch zu betrachten, als es in seinen Schlußfolgerungen von einer unbeeinflussten und eigengesetzlichen Entwicklung der Region ausging. Entsprechend den erkennbaren Trends, prognostizierte das Gutachten einfach die angenommenen Entwicklungsschritte linear weiter, ohne andere Faktoren genügend zu beachten. Während im Gebietsentwicklungsplan keinerlei Wanderungsgewinne angenommen wurden, hielt das Prognos-Gutachten starke Gewinne aus anderen Bundesländern, einen gleichmäßig ansteigenden Zustrom an Ausländern und wachsende Pendlerzahlen von außerhalb des Stuttgarter Raumes für möglich.⁶⁹⁰

In einer großen Anfrage der FDP/DVP-Landtagsfraktion am 6. März 1967 betreffend der regionalen Verkehrsprobleme offenbarte sich, welches Unbehagen sich mittlerweile über die Untätigkeit der Landesregierung in der Öffentlichkeit breit gemacht hatte.⁶⁹¹ Diese Mißstimmung konnte auch Bundesverkehrsminister Georg Leber in einer vor der Industrie- und Handelskammer Stuttgart gehaltenen Rede nicht ausräumen, um so weniger, als auch er die Finanzierungsfrage der mittlerweile auf rund 400 Millionen DM veranschlagten V-Bahn völlig offen ließ.⁶⁹²

Am 13. April 1967 schlossen sich die Planungsgemeinschaften Württemberg-Mitte, Neckar-Fils und Rems-Murr mit der Stadt Stuttgart zum Regionalen Planungsverband Mittlerer Neckarraum zusammen. Zweck der Neugründung war es, die interkommunale Zusammenarbeit in der Region zu stärken, um der Entballungspolitik des Landes für den Raum Stuttgart entgegenzutreten zu können.⁶⁹³ Diesem Grundsatz gemäß beschloß der Gemeinderat der Stadt Stuttgart, daß der Mittlere Neckarraum entsprechend seiner Größe, seiner wirtschaftlichen Bedeutung und seiner zentralen Funktion für Baden-Württemberg stärker als bisher in den Mittelpunkt der Innen-, Wirtschafts- und Finanzpolitik des Landes gestellt werden müsse.⁶⁹⁴ Nach Ansicht der Stadt war die Entwicklung des Raumes von drei Grundtendenzen geprägt, einmal durch die Tendenz zu einer polyzentrischen Konzentration, verbunden mit einem starken Wachstum der Großstadt und der damit einhergehenden Verdichtung zu einem Ballungsraum, dann durch die Tendenz zur Differenzierung und einer die »City-Bildung« fördernden Spezialisierung und zuletzt von der Tendenz zur Mobilität, die sich in Form von Pendlerströmen darstellte. Die Unmöglichkeit einer Dezentralisierung der Großstadt wurde mit ihrer Funktion als Ordnungselement begründet, denn die Fortgeschrittenheit der Differenzierung im Ballungsraum stand in einem direkten Zusammenhang mit ihren Zentralfunktionen.⁶⁹⁵ Damit wird deutlich, daß alle Veränderungen in der Raum- und Infra-

strukturplanung direkte Konsequenzen für die Funktionsteilung und die Planung in der Stuttgarter City hatten.

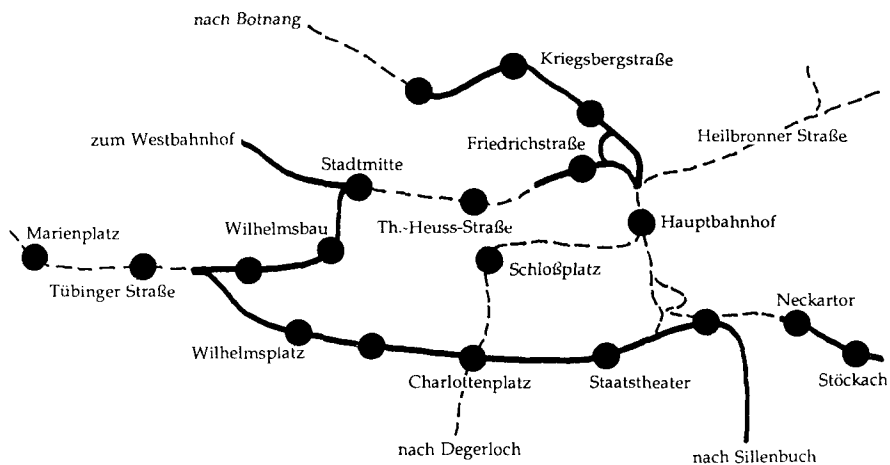
Der Stagnation in den Finanzierungsverhandlungen von Bund, Land und Stadtverwaltung, die den Bau der U-Straßenbahn in Stuttgart stöckten, beziehungsweise den Beginn des V-Bahn Baues auf unbestimmte Zeit hinausschob, folgte am 28. November 1967 eine erneute Anfrage im Landtag durch den Abgeordneten Schöck.⁶⁹⁶ In seiner Antwort gab das Innenministerium an, daß neben ungelösten Finanzierungsfragen hauptsächlich die Schwierigkeiten mit dem im Mai 1967 in Betrieb genommenen Kreuzungsbauwerk Charlottenplatz für die Bauverzögerungen verantwortlich zu machen wären, außerdem der Umstand, daß die Planungen für die U-Straßenbahn in engem Zusammenhang mit der Linienführung der geplanten V-Bahn stünden, deren ungewisser Baubeginn sich äußerst hemmend auf die Gesamtverkehrsplanung auswirke.⁶⁹⁷

Nachdem im Jahr 1964 die Baumaßnahmen für den Planiedurchbruch, und im Jahr 1967 die der Tallängslinie der U-Straßenbahn zwischen Charlotten- und Marienplatz mit Verbindung zum Rotebühlplatz eingeleitet worden waren, wurde als weitere Teilstrecke des Innenstadtrings im Jahr 1968 der Abschnitt zwischen Charlottenplatz und Stöckach mit Abzweigung zum Hauptbahnhof in Angriff genommen.⁶⁹⁸ Die Planungsvorgaben für diesen Streckenabschnitt waren die wichtigsten Voraussetzungen für eine V-Bahn gerechte Umgestaltung des Bahnhofsplatzes. Im Jahr 1967 wurden der Stadt auch staatliche Mittel nach den Richtlinien für Bundeszuwendungen erstmals in vollem Umfang zur Verfügung gestellt, so daß das Bauprogramm ungekürzt in Angriff genommen werden konnte (Abbildung Seite 225). Weiter sollten die Zuschüsse für Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs für die U-Straßenbahn von 14 Millionen DM im Jahr 1967 auf 42,5 Millionen DM im Jahr 1968 angehoben werden.⁶⁹⁹

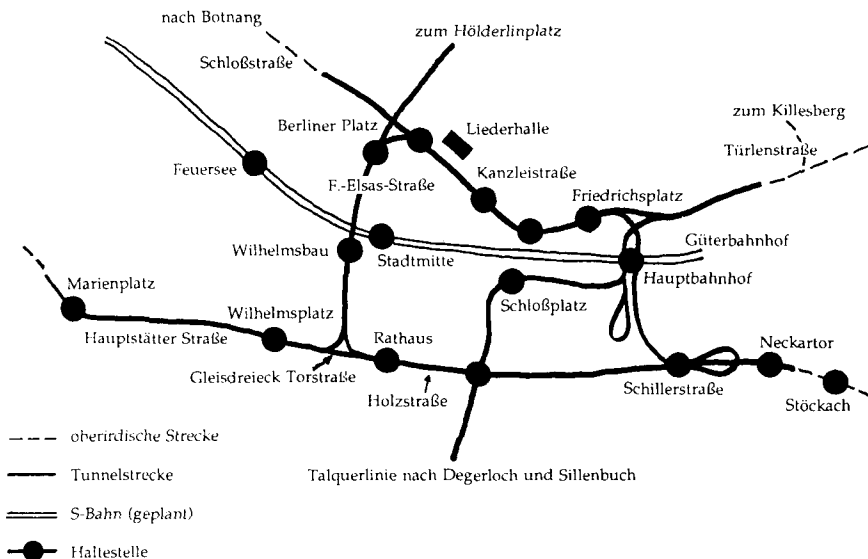
Im selben Zeitraum betrugen die Zuwendungen für U-Straßenbahn-Projekte in anderen deutschen Großstädten schon ein vielfaches von denen Stuttgarts. Vor allem die Städte Frankfurt und Köln waren der hiesigen Entwicklung schon weit voraus, ganz zu schweigen von dem Vorsprung der V-Bahn-Projekte in Frankfurt, Hamburg und München. Die bayrische Landeshauptstadt profitierte vor allem dadurch, daß sie Austragungsort der Olympischen Spiele im Jahr 1972 war.

Nachdem die Voraussetzungen für den Bau der bereits im Generalverkehrsplan 1965 konzipierten S-Bahn für den Mittleren Neckarraum durch den Abschluß eines Rahmenabkommens zwischen dem Innenministerium und der Bundesbahn am 3. Dezember 1968 erfüllt worden waren, konnte das nunmehr auf 600 Millionen DM Gesamtkosten verteu-

Innenstadt-Netz 1959, Gutachten Professor Walther Lambert



Innenstadt-Netz von 1967



Gegenüberstellung des ÖPNV-Netzes in der Innenstadt 1959 und 1967.

erte Planungsvorhaben in Angriff genommen werden. In dem Abkommen wurde auch über die Finanzierung Einigung erzielt. Der Bund übernahm 50 Prozent, das Land 30 Prozent sowie die Stadt Stuttgart und die im Einzugsbereich der Bahn liegenden Landkreise 20 Prozent der Kosten.⁷⁰⁰

Auch nach dem Führungswechsel an der Spitze der städtischen Bauverwaltung durch den Hoss-Nachfolger Farenholtz wurden die städtebaulichen Untersuchungen zur Überbauung des Gleisgeländes am Hauptbahnhof weitergetrieben, und zwar durch die spektakuläre Initiative einer Architekten-Arbeitsgruppe, die Klett am 18. Februar 1965 unter dem Slogan Stuttgart-2000 diesbezügliche Pläne vorgelegt hatte.⁷⁰¹ Dieses Projekt, das von den Stuttgarter Architekten Behnisch, Beck-Erlang, Joedicke, Lünz und Ostertag getragen wurde, sah vor, zugunsten einer Verbesserung des Stadtklimas einen etwa zwei Kilometer langen und 500 Meter breiten See an Stelle des Bahngeländes anzulegen, der mit einem Fassungsvermögen von zirka zwei Millionen Kubikmetern Wasser imstande sein sollte, ein thermisches Gegengewicht gegenüber der Bebauungsmasse der City zu bilden.⁷⁰² Der neu zu erstellende Bahnhof wurde als Durchgangsbahnhof unterhalb der Prag vorgesehen und sollte mit dem Zentrum und den Außenbezirken Stuttgarts durch U-Bahn-Verbindungen verknüpft werden. Das Projekt mußte bei der Stadtverwaltung natürlich auf Ablehnung stoßen.⁷⁰³ Trotzdem nährte auch Farenholtz im Entwurf für den neuen Flächennutzungsplan die Zukunftsvisionen von einer Überbauung des Gleisgeländes, indem er der »stillen Reserve« des Dreiecks »Hauptbahnhof – Pragwirthshaus – Neckarstraße« für den City-Erweiterungsbereich große Bedeutung zukommen ließ.⁷⁰⁴

Der Bahnhofsbereich war durch das beschleunigte Vorziehen der V-Bahn-Planung unterdessen immer mehr als das Kernstück der städtischen Verkehrsplanung erkannt, und in den Vordergrund der Planungsaktivitäten der Stadt gerückt worden. Es erwies sich nun deutlich als Versäumnis der kommunalen und staatlichen Planungspolitik früherer Jahre, diesen wichtigen Bereich nicht rechtzeitig gefördert und in das städtische Verkehrskonzept des Wiederaufbaus integriert zu haben. Den Bestrebungen, die Folgen dieser Fehlentwicklung zu korrigieren, folgten verstärkte Anstrengungen in der Planung, die sich konkret in der Gründung eines Städtebau-Ausschusses im Gemeinderat niederschlugen.⁷⁰⁵ Die Erörterungen konzentrierten sich dabei auf die Absicht der Bauverwaltung, den Fußgängerverkehr in die Ebene –1 verlegen zu wollen, wodurch die ausschließliche Nutzung des Bahnhofsvorplatzes für den Kraftfahrzeugverkehr prädestiniert war.⁷⁰⁶ Eine unterirdi-

sche Führung der Straße wurde aufgrund technischer Schwierigkeiten an der Kreuzung der Heilbronner, Friedrich- und Kriegsbergstraße abgelehnt.

Der Ausschuß kam zu dem abschließenden Ergebnis, daß das Verkehrsbauwerk in mehreren Ebenen ausgeführt werden müsse, um die vertikale Trennung der verschiedenen Verkehrsmittel zu erreichen. Dabei sollten die Umsteigebeziehungen zwischen diesen möglichst günstig gestaltet werden.⁷⁰⁷ In der Folgezeit wurde die Detailplanung der U-Bahn im Zuge des vierten Streckenabschnitts von der Schillerstraße über den Bahnhofplatz zur Heilbronner/Friedrichstraße erörtert.⁷⁰⁸

Das städtebauliche Leitziel der Stadt: Urbanität durch Dichte

Schon Ende 1971 kritisierte Farenholtz die ungleichgewichtige Verteilung der Finanzmittel in der Stadtplanung Stuttgarts, die in der Vergangenheit zu einer wenig sinnvollen Verwendung der Verkehrsinvestitionen geführt hätte. Danach wurden in den Jahren 1961 bis 1971 240 Millionen Mark für den Neubau von Hauptverkehrsstraßen und 200 Millionen DM für den U-Bahn-Bau ausgegeben. Da jedoch der U-Bahn-Bau erst ab 1967 in Gang kam, wurden allein in den Jahren 1967 bis 1971 rund 170 Millionen DM zu diesem Zweck eingesetzt.⁷⁰⁹

In der Planung bis zum Jahr 1976 legte Farenholtz daraufhin das städtebauliche und verkehrspolitische Konzept der Stadt dahingehend fest, den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, insbesondere der S- und U-Bahn, bevorzugt zu fördern. Durch die nun veränderte Gewichtung der Investitionsmittel sollten für den Straßenbau rund 180 Millionen DM und für den U-Bahn-Bau etwa 250 bis 280 Millionen DM getätigt werden. Die verkehrsplanerischen Zielsetzungen der städtischen Bauverwaltung lehnten sich dabei an die Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung zur Entlastung der Verdichtungsräume an.⁷¹⁰

Weil die Konzentration von Einwohnern und Beschäftigten im unmittelbaren Einzugsbereich der Haltestellen von S- und U- Bahnen vorgesehen war, die nach dem Prinzip der zentralen Orte entlang von Entwicklungsachsen ausgewiesen wurden, sollten die mit der Motorisierung einhergehenden Verkehrsprobleme zusammen mit der Entwicklung von Schwerpunkten im Siedlungsgefüge bewältigt werden. So wurden den Raumordnungsprogrammen Entlastungsorte mit den Gliederungsschemata Ober-, Mittel-, Unter- und Kleinzentrum zugrunde gelegt. Dadurch sollte eine ringförmige Ausbreitung des Verdichtungsraumes verhindert werden. Erleichtert wurden diese Maßnahmen durch die Anlehnung der Schwerpunkte an vorhandene radiale Hauptverkehrslinien.

Farenholtz hielt die Planungen zum Neuaufbau der Stadt Stuttgart deshalb für besonders problematisch, da die enge Talkessellage die Ver-

teilung des Kraftfahrzeugverkehrs auf Radialen verhinderte. Die schließlich gewählte Verkehrsführung, die Tallängsachse mit ihrer großdimensionierten Aufgabelung am Österreichischen Platz und am Charlottenplatz, faßte er nicht nur als einen mißglückten Beitrag zur »Stadtbaukunst« auf, sondern auch als ein Symptom für das Scheitern und die Ratlosigkeit in jenen Jahren.⁷¹¹

Bis dahin wurden in Stuttgart lediglich getrennte Verkehrsprognosen für den Individualverkehr und den öffentlichen Nahverkehr erarbeitet. Die Verteilung von Einwohnern und Beschäftigten wurde anhand eines Flächennutzungsplans vorgenommen, der weitgehend nach den Kriterien der Verkehrsgunst erstellt wurde.⁷¹² Neu war nach Farenholtz auch die Einsicht, eine Prognose der Gesamtverkehrssituation vornehmen zu müssen, derzufolge der Individual- und der öffentliche Nahverkehr gemeinsam bei Planungsmaßnahmen zu berücksichtigen seien, denn bei den bisherigen Untersuchungen wurden nur Trendprognosen, meist unter Vernachlässigung von alternativen Determinanten, hochgerechnet. Da diese Prognosen oft an verkehrsplanerischen Konzeptionen festgemacht wurden und dabei die städtebaulichen Entwicklungen weitgehend außer acht gelassen worden waren, hatte die unterschiedliche Gewichtung und Rangfolge der Maßnahmen, vor allem in der Gestaltung der Zentren, zu Divergenzen in der Stadtplanung geführt. Die Verselbständigung der aufwendigen Verkehrskonzeptionen und das ungeheure »Zahlenwerk« der Planer gewannen auf diese Weise ein derartiges Eigengewicht, daß diese Planungen stärker wurden als alle demgegenüber häufig eher sentimental anmutenden Restriktionen.⁷¹³ Farenholtz forderte deshalb eine mehr an städtebaulichen Akzenten orientierte Planung und stellte die damit einhergehende wünschenswerte Verschiebung der Prioritäten für den öffentlichen Nahverkehr als wichtiges Ziel der künftigen Stadtplanung heraus. Dazu gehörte auch die schrittweise Reduktion des Kraftfahrzeugverkehrs in der Innenstadt und die Einrichtung von Fußgängerzonen, wie sie zum Beispiel in der Königstraße Ende der siebziger Jahre realisiert wurde. Über die Veränderung des Erscheinungsbildes hinaus wurde damit zugleich auch ein Wandlungsprozeß im öffentlichen Bewußtsein vollzogen, so daß, mit der Akzeptanz der neuen Wertmaßstäbe, Teile der alten Planungen aufgegeben werden konnten und Raum für neue städtebauliche Lösungen frei wurde. Ein wichtiges Charakteristikum ist in diesem Zusammenhang auch die Anreicherung mit Grün, die durch die völlig neue Bepflanzung der Königstraße hergestellt wurde, obwohl es dort allen verfügbaren Quellen zufolge nie Bäume gegeben hatte. Die Akzeptanz der alten Boulevards als Schwerlinien pluralistischer Urbanität, freigemacht von obrigkeitlichem Gestaltungs-



Gestaltungsvorstellungen für die Fußgängerzone in der Königstraße, 1971.

dekret, geöffnet dem pluralistischen Spiel ökonomischer, kultureller und kommunikativer Kräfte, schien damit Tatsache geworden zu sein.⁷¹⁴

Die Entscheidung für einen solchen städtebaulichen Rückbau entsprang natürlich nicht nur einem Demokratisierungsprozeß in der Verwaltung, der dem Fußgänger wieder sein angestammtes Recht auf Straßenraum zurückgeben wollte, sondern basierte vor allem auf ganz nüchternen Überlegungen zu einer Stärkung der Wirtschaftskraft der in dieser Haupteinkaufsstraße ansässigen Geschäfte und Dienstleistungsunternehmen. Die »Vitalität« der City wurde deshalb auch in direkter Abhängigkeit von ihrer schnellen Erreichbarkeit gesehen⁷¹⁵ (Abbildung oben).

Vorbild für die Konzeption in Stuttgart war die Münchner Fußgängerzone zwischen den Verkehrsknotenpunkten Stachus und Marienplatz in der Neuhauser Straße.⁷¹⁶ Einer Anlehnung an dieses Modell stand aber der weiterhin beträchtliche Verkehr an der Querspange Schloßplatz sowie am Hauptverkehrsknotenpunkt des City-Ringes, dem Bahnhofplatz, entgegen.

Die enge Kessellage und die dichte Bebauung der Stadt schlossen die Bereitstellung größerer Verkehrsflächen weitgehend aus, so daß der benötigte Raum häufig nur noch über die Entfernung von Straßenbahntrassen geschaffen werden konnte. Dadurch wurden in erheblichem Maße

zugleich Belange und Nebenziele zur Verbesserung des Straßennetzes realisiert und die Voraussetzungen dafür geschaffen, daß der Individualverkehr sich wieder beschleunigen konnte. In zeitlicher Hinsicht wurde so die Reihenfolge der Bauabschnitte der U-Straßenbahn beziehungsweise der U-Bahn von den Prioritäten des Stadtautobahnbaus beeinflusst.

Gleichzeitig wurde in innerstädtischen Bereichen mit verstärktem Nachdruck auf die Ausdehnung von Zonen mit reinem Fußgängerverkehr hingearbeitet. Gerade diese Vorhaben waren eng mit dem Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel verknüpft, da eine gute Anbindung der Haltestellen an die Fußgängerzonen deren Attraktivität wesentlich verbesserte. Diesen Zielsetzungen galt es im Bereich des Bahnhofsvorplatzes, mit dem Zusammenspiel aller Verkehrsmittel und den wichtigen Fußgängerbeziehungen zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt, im besonderer Weise Rechnung zu tragen. Anlaß zum Ausbau der Schillerstraße war die Vorgabe für den späteren Bau einer zweiten Wagenburgtunnelröhre.⁷¹⁷ Die Entscheidung, die Schillerstraße dann mehrspurig als Innenstadttangente auszuführen, und jegliche oberirdische Fußgängerüberquerung des Bahnhofsvorplatzes zu unterbinden, schuf eine Zäsur, die dann wieder zur Abkehr von gesamtträumlichen Überlegungen zwang.

Die Entwicklung der U-Straßenbahn zur Stadtbahn

Zumindest begrifflich hielt die Stadt bis zum Jahr 1969 an ihrer U-Straßenbahn-Konzeption fest, obwohl qua Ausbau und Linienführung diese sich immer mehr einem U-Bahn-ähnlichen Netz annäherte.⁷¹⁸ Für die Gesamtstadt wurde dann 1969 tatsächlich ein U-Bahn-Netz von 104 Kilometer Länge geplant. Es bestand aus sechs Durchmesserlinien und einer Tangentiallinie zwischen Feuerbach, Bad Cannstatt und Hedelfingen.⁷¹⁹

Die prognostizierte Einwohnerzunahme Stuttgarts und seines Umlandes sowie hochgeschraubte finanzielle Erwartungen an die Bundes- und Landeszuwendungen für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs hatten zu dieser Entwicklung geführt. Man glaubte, daß nur eine völlige Unabhängigkeit der Trassenführung die Annehmlichkeiten bieten könne, die Kraftfahrer zum »Umsteigen« bewegen könnten, nämlich absolut störungsfreie, pünktliche, sichere, schnelle und bequeme Fahrt in dichter Zugfolge.⁷²⁰ In jedem Fall erschien ein U-Bahn-Netz von über 100 Kilometer Länge als überdimensioniert, so daß Lambert dieses straffte und dessen Länge auf 45 Kilometer festlegte.⁷²¹

Zusammenfassend ist zu sagen, daß die Planung einer S-Bahn ein gewichtiges Argument gegen eine aufwendige Umstellung des städtischen Nahverkehrs darstellte, welches um so durchschlagender wurde, je schwächer die erwartete Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme Stuttgarts ausfiel. Bis 1972 blieb die U-Bahn für die Stuttgarter Verkehrsplaner denn auch ein Fernziel.⁷²²

Die Zielvorstellungen für den Ausbau der U-Bahn mußten dann infolge verminderter Finanzierungsmöglichkeiten von Bund und Land eingeschränkt werden. Nachdem der Gemeinderat im Dezember 1973 noch dem Bau der U-Bahn-Talquerlinie zugestimmt hatte, war die Stadt im November 1975 endgültig bereit, von ihrem ursprünglichen U-Bahn-Konzept abzugehen, und statt dessen eine Stadtbahnplanung aufzunehmen. Auf der Ebene vorbereitender Planung wurde hier eine Projektreduktion vorgenommen. Rückläufige Einwohnerzahlen in Stuttgart und

abnehmende Fahrgastzahlen bei den Straßenbahnen erweckten Zweifel an der Zielvorstellung des Flächennutzungsplanes 1969 und der U-Bahn-Planung. Eine Trassenführung mit 2,90 Meter breiten U-Bahn-Fahrzeugen, und damit ein »echter« U-Bahn-Betrieb, blieb damit vorerst nicht erreichbar.⁷²³

An die Stelle des ursprünglich geplanten U-Bahn-Konzeptes sollte darum ein Stadtbahnkonzept treten, mit dem jederzeit in das übrige Netz integrierbare Streckenbereiche geschaffen werden könnten, so daß das Ziel einer weitgehend unabhängigen Streckenführung bestehen blieb. In Abstimmung mit den Verkehrsministerien des Bundes und des Landes wurde das Stadtbahnkonzept vom Gemeinderat am 10. Juni 1976 gebilligt.⁷²⁴ Die Stadtbahn stellte damit eine systemimmanente Verbesserung der Straßenbahn dar, da nun Fahrzeuge mit 2,65 Meter Spurweite eingesetzt werden konnten.⁷²⁵ Aufgrund der erheblichen Projektreduzierung wurde gegenüber den ursprünglichen Plänen eine Einsparung an Zuschüssen bei Bund und Land von 900 Millionen DM auf 350 Millionen DM ermöglicht.⁷²⁶

Die Stadtbahn und die S-Bahn sollten an geeigneten Stellen verknüpft, und zusammen mit dem Bus-Linienverkehr zu einem attraktiven und funktionsfähigen Gesamtverkehrssystem ausgebildet werden. Die Zeitstufenplanung für den weiteren Ausbau der Stadtbahn sollte sich auf zehn Jahre erstrecken.⁷²⁷

Die Realisierung der S-Bahn

Auf der Grundlage des im Jahr 1968 zwischen der Bundesbahn und dem Land abgeschlossenen Rahmenabkommens über die Verbesserung der Bedienung des Personennahverkehrs im Mittleren Neckarraum waren im Dezember 1970 und im Oktober 1975 zwei Ausführungsverträge zwischen dem Land, der Bundesbahn, der Stadt Stuttgart und der SSB über den Bau der S-Bahn abgeschlossen worden, die den Zusammenschluß der Verkehrsträger Bundesbahn und SSB zu einem Verkehrs- und Tarifverbund vorsahen.⁷²⁸

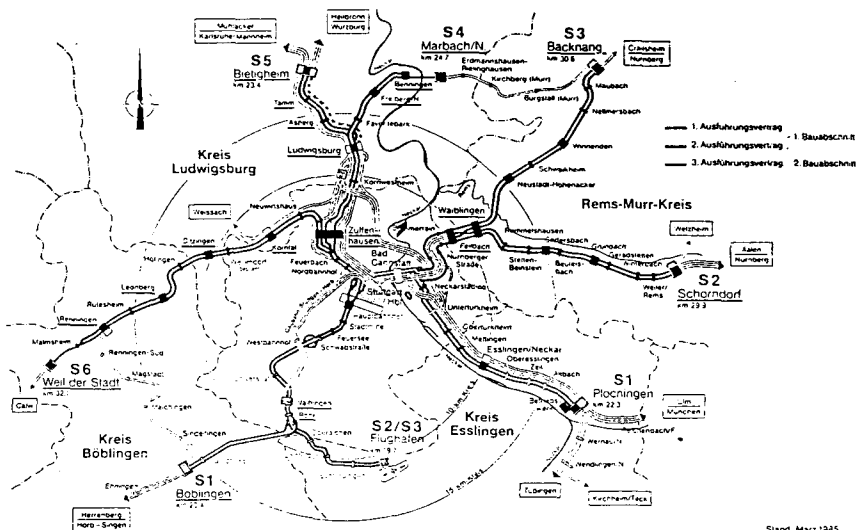
Der erste Ausführungsvertrag umfaßte ein Finanzierungsvolumen von 371,5 Millionen DM, und beinhaltete den Bau des S-Bahn-Tunnels

zwischen Hauptbahnhof und Schwabstraße sowie die Einführung der beiden zweigleisigen Vorortlinien von Bad Cannstatt und Zuffenhausen in diese Strecke. Der von den Gemeinden aufzubringende Anteil von 20 Prozent an der Gesamtfinanzierung teilte sich zu 12,5 Prozent auf die Stadt Stuttgart und zu 7,5 Prozent auf die Kreise. Erst nach intensiven Bemühungen des Innenministeriums und der Industrie- und Handelskammer Stuttgart wurde im Rahmen dieses Vertrages ein neuer Finanzierungsschlüssel für die S-Bahn aufgestellt, der die Kosten mit 16 Prozent für die Stadt Stuttgart und mit 4 Prozent für die Kreise neu festsetzte.

Nachdem Untersuchungen für den zweiten Ausführungsvertrag zum Bau der S-Bahn Kosten von etwa 400 Millionen DM veranschlagten, war für kurze Zeit der Weiterbau der Verbindungsbahn von der Schwabstraße nach Vaihingen ganz in Frage gestellt worden. Im Februar 1975 bestätigte das Bundesverkehrsministerium die Weiterführung des S-Bahn-Vorhabens, forderte aber, daß bis zum Frühjahr 1977 ein Nahverkehrskonzept für den gesamten Großraum Stuttgart zu erarbeiten sei, das S-Bahn, Stadtbahn, Bus, Straßenbahn und den Individualverkehr aufeinander abzustimmen habe. Nachdem im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ein neuer Finanzierungsschlüssel festgelegt wurde, der den Bund zu 60 Prozent, das Land zu 28 Prozent, die Stadt Stuttgart zu 6 Prozent und die vier Umlandkreise Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und Rems-Murr zu 6 Prozent an den Kosten verpflichtete, wurde am 1. Oktober 1975 der zweite Ausführungsvertrag abgeschlossen.⁷²⁹

In dem am 23. August 1976 im Rahmen der Verbundkommission Stuttgart stattgefundenen Gespräch zwischen dem Bundesverkehrsministerium, dem Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr und der Stadt Stuttgart waren die Weichen für den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart gestellt worden.⁷³⁰ Über den Rahmen der Verbundstufe I hinaus hatten sich die Vertragspartner verpflichtet, den Beitritt weiterer regionaler Verkehrsträger zu einer Verbundstufe II offenzuhalten.

Mit dem Stuttgarter Verkehrs- und Tarifverbund, nach Hamburg, München, Frankfurt/Main und Hannover der fünfte Verbund in einem großen Verdichtungsraum in der Bundesrepublik, wurde die Absicht nach einer qualitativen Verbesserung und attraktiveren Gestaltung der Nahverkehrsbedienung im Großraum Stuttgart verknüpft. Besonders stark war die Erwartung damit verbunden worden, eine teilweise Verlagerung des Kraftfahrzeugverkehrs auf den öffentlichen Nahverkehr zu erreichen, um damit die Verkehrsverhältnisse und Umweltbedingungen in Stuttgart und der Region zu verbessern.⁷³¹ Der Strukturwandel innerhalb des Verdichtungsraums, gekennzeichnet durch täglich 133 000 Pendler in die Landeshauptstadt, wurde besonders in der Sogwirkung



Stand März 1985

Zielkonzeption für das S-Bahn-Liniennetz.

deutlich, die von den Stuttgart umgebenden Mittelzentren der Region ausging. Der Grund für das Vorziehen des S-Bahn-Projekts lag dann in dem ständig zunehmenden Berufsverkehr begründet, der in der Motorisierungswelle und der Abwanderung der Stadtbevölkerung in die Außenbereiche der Region, bei gleichzeitiger Konzentration der Dienstleistungsarbeitsplätze im Stadtkern, den Verkehrskollaps der Kernstadt heraufbeschwor.

Bis weit in die sechziger Jahre hinein wurde dem öffentlichen Personennahverkehr ein Verkehrsangebot gegenübergestellt, das an den Infrastrukturen der Vorautomobilzeit orientiert war, und dessen Qualität den Erwartungen der Bevölkerung immer weniger entsprach. Verkehrsrückgang bei den öffentlichen Verkehrsunternehmen und die Überflutung der Innenstädte durch Automobile waren die Folgen. Erst Ende der sechziger Jahre brach sich die Einsicht Bahn, daß die Verkehrsprobleme der großen Städte nicht ausschließlich durch den Ausbau des Straßennetzes gelöst werden könnten. Dies war gleichzeitig die Ausgangslage für das Rahmenabkommen zwischen dem Land und der Bundesbahn, das als Kernstück des S-Bahn-Netzes die Verbindung vom Hauptbahnhof nach Vaihingen vorsah und insofern den S-Bahnen in München und Frankfurt/Main ähnelte, als dort gleichfalls der Endpunktcharakter des Hauptbahnhofs für den Schienennahverkehr aufgehoben wurde.⁷³²

In Verbindung mit dem S-Bahn-gerechten Ausbau der im Hauptbahnhof einmündenden Vorortlinien, von Baumaßnahmen also, die im Rahmen des zweiten Ausführungsvertrages finanziert wurden, sollte zunächst ein Betriebszustand erreicht werden, bei dem S-Bahn-Züge aus sechs Richtungen unterirdisch durch die Stuttgarter Innenstadt bis zum vorläufigen Endpunkt Schwabstraße geführt werden sollten. In einem weiteren Bauabschnitt, dessen Finanzierung in einem dritten Ausführungsvertrag gesichert wurde, waren die Fertigstellung der Verbindung über die Schwabstraße nach Vaihingen und die Herstellung zweier S-Bahn-Verbindungen nach Böblingen und zum Flughafen in Echterdingen vorgesehen⁷³³ (Abbildung Seite 235).

Die Stadt-Umland-Problematik

Die verkehrsplanerischen und städtebaulichen Auswirkungen von Maßnahmen zum öffentlichen Personennahverkehr in Stuttgart lassen sich nicht nur einseitig und ausschließlich auf den im Zentrum des Verkehrsgeschehens liegenden Bahnhofsbereich verorten, sondern müssen auch im Zusammenhang mit der Entwicklung der Gesamtstadt und der Region betrachtet werden, auf die vor allem die S-Bahn-Planung ganz enorme Folgen bezüglich der Verkehrsinfrastrukturplanung gehabt hatte. In der Diskussion um die Verwaltungsreform spielte das Stadt-Umland-Problem eine besondere Rolle, und in der Frage der Bildung eines Nachbarschaftsverbandes zwischen der Stadt Stuttgart und den Landkreisen des Umlands kam es schon im Vorfeld der Gespräche zu erheblichen Unstimmigkeiten hinsichtlich der Berechtigung der von der Stadt Stuttgart erhobenen Ausgleichsleistungen für die Kosten der S-Bahn.⁷³⁴ Die Landesregierung legte Anfang 1973 den Entwurf einer Konzeption zur Lösung des Stadt-Umland-Problems vor. Am 19. Juli 1973 wurden die Grundsätze zu dessen Lösung verabschiedet.⁷³⁵

Der Stuttgarter Oberbürgermeister Manfred Rommel, der durch eine Denkschrift die Stadt-Umland-Debatte entfacht hatte, sah das entwicklungspolitische Kernproblem im Mittleren Neckarraum vor allem in der zunehmenden Abwanderung von Einwohnern und Wirtschaftsunternehmen in das Umland gegeben, mit der Folge, daß durch das aufgetretene finanzielle Gefälle die Stadt Stuttgart ihre zentralen Aufgaben nicht mehr erfüllen könnte.⁷³⁶ Diese Folgen einer ungewollten Entballungspolitik, die hauptsächlich verursacht worden waren durch die Verschlechterung der Lebensverhältnisse in der Kernstadt und der verbesserten verkehrlichen Anbindung der Innenstadt an das Umland, fanden ihren Ausdruck in der in hohem Maße gestiegenen Mobilität der Bevölkerung. Damit wurde ein direkter kausaler Zusammenhang zwischen den verkehrsplanerischen Maßnahmen in der Stuttgarter Innenstadt und dem sich auf die Gesamtstadtentwicklung Stuttgarts auswirkenden Suburbanisierungsprozeß in der Region von Rommel als evident gegeben begründet.⁷³⁷

In den Jahren von 1971 bis 1975 hatte sich die Situation dramatisch zugespitzt, denn allein die fünf inneren Stadtbezirke Stuttgarts hatten 25 Prozent ihrer Wohnbevölkerung eingebüßt. Als kreisfreier Verwaltungsbezirk hatte Stuttgart die höchsten Abwanderungsverluste im Land aufzuweisen, während die vier Umlandkreise zu den Kreisen mit dem höchsten Bevölkerungszuwachs gehörten.⁷³⁸

Wichtige Gründe für die Bevölkerungsverluste der Stadt lagen, außer dem Rückgang der Geburtenzahlen, darin, daß Stuttgart als Zentrum der drittstärksten Wirtschaftsregion im Bundesgebiet besonders stark die negativen Folgen der mit dem wachsenden Wohlstand einherschreitenden Motorisierung zu spüren bekommen hatte, und als Verkehrsmittelpunkt des Mittleren Neckarraums den Nachbarschaftsverkehr förderte.⁷³⁹ Da die Abgewanderten zumeist nur ihren Wohnort wechselten, ihren Arbeitsplatz in Stuttgart jedoch in aller Regel beibehielten, und darüber hinaus die Zahl der Arbeitsplätze in Stuttgart stark angestiegen war, mußte einmal ein zunehmend größeres Verkehrsaufkommen an Pendlern bewältigt, und zum zweiten der sehr kostspielige Ausbau der Nahverkehrssysteme U-Bahn und S-Bahn von der Stadt mit überproportional hohen Kostenanteilen gegenüber dem Umland getragen werden. Rommel forderte daher gegenüber den Landkreisen eine gerechtere Verteilung der finanziellen Lasten für die Verkehrsinfrastrukturleistungen im Mittleren Neckarraum, wobei vor allem die Baukosten der S-Bahn adäquat umgelegt werden sollten. Dadurch, daß sich die baulich teuersten Anlagen der S-Bahn im Stadtkern befanden und erst durch Tunnelbaumaßnahmen in der Innenstadt Stuttgarts sich die volle Wirksamkeit auf den bereits bestehenden Schienenwegen im Umland entfalten konnte, kam das Umland gleichermaßen zu Standort- wie zu Kostenvorteilen. Andererseits wurde aber auch die Erreichbarkeit der Geschäftsstadt für die Bewohner und Käuferschichten des Umlandes nachhaltig verbessert, was erhebliche Wettbewerbsvorteile für die Kernstadt gegenüber dem Umland nach sich zog.

Als Instrument für die gerade in Ballungsgebieten unerläßliche Zusammenarbeit von Stadt und Umland sollte am 1. Januar 1976 als zweckverbandsartige Körperschaft der Nachbarschaftsverband Stuttgart geschaffen werden. Er wurde gleichzeitig Träger der vorbereitenden Bauleitung, erlangte also die Kompetenz für die Aufstellung von Flächennutzungsplänen.⁷⁴⁰ Nach dem Vorschlag des Esslinger Landrats Braun sollte ihm noch eine aus Vertretern des Landes, der Stadt Stuttgart und den Umlandkreisen gebildete Stadt-Umland-Sonderkommission beigelegt werden.⁷⁴¹

Am 12. Dezember 1975 wurde zwischen Vertretern des Nachbarschaftsverbandes Stuttgart und Ministerpräsident Hans Filbinger die

Gründung einer siebzehnköpfigen Kommission vereinbart, deren Vorsitz der Speyerer Verwaltungswissenschaftler Professor Frido Wagener übernahm.⁷⁴² Die Stadt Stuttgart machte nun ihre Forderung zur Mitfinanzierung des Defizits der SSB durch das Umland zum Thema der Diskussion, indem sie den Ausgleich der Sonderbelastungen mit ihrer Funktion als Oberzentrum der Region begründete.⁷⁴³ Die Oberbürgermeister der Großen Kreisstädte in der Region intervenierten daraufhin bei der Stadt-Umland-Kommission.⁷⁴⁴

Der Bericht der Stadt-Umland-Kommission Stuttgart wurde im Mai 1977 fertiggestellt.⁷⁴⁵ Er empfahl zur Lösung der Stadt-Umland-Probleme, daß die gerade abgeschlossene kommunale Gebietsreform im Raum Stuttgart nicht in Frage gestellt werden dürfe. Nach der Darstellung des Wirtschaftsministeriums bildeten die Stadtbahn Stuttgart und die S-Bahn die Schwerpunkte des Infrastrukturausbaus im Großraum Stuttgart, wobei letztere in drei Stufen, nämlich in den Jahren 1978, 1980 und 1983 in Betrieb gehen und insgesamt eine Streckenlänge von 160 Kilometer umfassen sollte.⁷⁴⁶ Im übrigen schlug die Kommission einen Verkehrslastenausgleich in der Region vor, um dadurch einen angemessenen Ausgleich für die Aufwendungen Stuttgarts zur Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung der Verkehrssysteme für den Gesamtraum zu leisten, denn zur Sicherung der Lebensfähigkeit des Verdichtungsraumes sah der Bericht den eigentlichen Handlungsbedarf im Ausbau der Verkehrswege.⁷⁴⁷ Als Lösungsalternativen wurden Eingemeindungen sowie die Bildung einer »Regionalstadt« aus der Stadt Stuttgart und den umliegenden Städten und Gemeinden in Erwägung gezogen.

Gegen diesen Vorschlag kündigten die Landräte und Oberbürgermeister der Region entschiedenen Widerstand an,⁷⁴⁸ während die Stadt Stuttgart deutlich machte, daß es ohne einen Verkehrslastenausgleich keinen Tarifverbund für die S-Bahn geben werde.⁷⁴⁹

In der Landespressekonferenz am 21. Juni 1977 erklärte Rommel den Versuch, die Stadt-Umland-Probleme im Stuttgarter Raum auf freiwilliger Basis zu lösen, für gescheitert, und verwies nunmehr die Verantwortlichkeit auf die Landesregierung und den Landtag.⁷⁵⁰ Er sah die Ursachen der Fehlentwicklungen in der Verwaltungsreform begründet, die sich zu Lasten der Stadt Stuttgart auswirke, weil sie eine Stärkung des Umlands hervorrief und den meisten Gemeinden einen Gewinn an Gebietsfläche und Einwohnern verschaffte, während Stuttgart keine Stärkung erfuhr.⁷⁵¹ Den einzigen gangbaren Lösungsweg aus der Misere sah Rommel in der Verbesserung des kommunalen Finanzausgleichs und in einem regionalen Verkehrslastenausgleich gegeben.⁷⁵²

Nachdem die Landesregierung im September 1977 den »Entwurf eines Gesetzes zum Ausgleich der Lasten des integrierten öffentlichen Personennahverkehrssystems Stuttgart« vorgelegt hatte,⁷⁵³ einigten sich die Kontrahenten schließlich auf eine freiwillige Beteiligung der Landkreise am sogenannten verbundspezifischen Defizit.⁷⁵⁴

Daß der Wettbewerb zwischen Individualverkehr und öffentlichem Nahverkehr bereits zu Gunsten des Automobils entschieden worden war, lag vor allem an der siedlungsstrukturellen Entwicklung, denn die zunehmende Differenzierung der Verdichtungsräume zwang zu einer ständig höheren Mobilität der Bevölkerung, mit der Folge, daß die Funktionsbereiche Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Bildung und Erholung räumlich immer weiter getrennt wurden. Der schienengebundene Nahverkehr erwies sich demgegenüber nur für einen Teil der Pendler als attraktiv, denn er erschloß deren Einzugsgebiete nur punktuell und damit höchst unzulänglich. Hohe Investitions- und Betriebskosten begrenzten weiterhin einen großzügigen Ausbau von U-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen.

Um den Problemen des Verflechtungsraums in dem stark verstädterten Umland gerecht werden zu können, wurde im Jahr 1973, neben elf weiteren Regionalverbänden in Baden-Württemberg, der Regionalverband Mittlerer Neckar, bestehend aus der Stadt Stuttgart und den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg und Rems-Murr gegründet. Am 26. Oktober 1977 beschloß der Verband einen Regionalplan, der innerhalb der Region die Konzentration der Siedlungen auf die Entwicklungsachsen und damit eine verbesserte Koordination mit dem öffentlichen Nahverkehr festschrieb.⁷⁵⁵ Schon kurz nach dessen Verabschiedung wurde die Regionalplanung für den Stuttgarter Raum jedoch als unwirksam bezeichnet.⁷⁵⁶ Vor allem auf dem Gebiet der Flächennutzungsplanung hatte es sich gezeigt, daß eine koordinierte Zusammenarbeit der Planungspartner über Gemeindegrenzen, beziehungsweise Kreisgrenzen hinweg eine unabdingbare Voraussetzung für eine geordnete Entwicklung in der wechselseitigen Abhängigkeit Stuttgarts und seines Umlands bedeutete. Besonders offenkundig wurde dies im Planungsbereich der S-Bahn, die am 1. Oktober 1978 ihren Betrieb aufgenommen hatte. Zusammen mit den Straßenbahnen, beziehungsweise dem zu realisierenden Stadtbahnkonzept der Landeshauptstadt, bildete sie dabei die sogenannte Grundausrüstung der Infrastrukturmaßnahmen. Der Busverkehr bildete die dritte Komponente in dem gemeinsamen Konzept des Verbundsystems, und sollte die Flächen zwischen den Einzugsbereichen der Schienenbahnen abdecken. Die Anbindung und Ausweitung der Park-and-Ride-Plätze an den öffentlichen Nahverkehr

wurde als letzte Stufe innerhalb des Verkehrskonzeptes in die Planung des Nachbarschaftsverbandes aufgenommen, wobei die Chance einer Verbindung des Individualverkehrs mit dem Nahverkehr schon im Vorfeld Stuttgart als entlastende Maßnahme für die kollabierende Kernstadt sicherlich zu spät in Angriff genommen wurde. So wurde in dem neu erarbeiteten Verkehrskonzept eilends noch vorgesehen, an den 28 Bahnhöfen der Region die zur Verfügung stehenden 1500 Parkplätze bis 1980 auf 4600 aufzustocken.⁷⁵⁷

Die seit dem Inkrafttreten des Verkehrs- und Tarifverbunds im Herbst 1978 an den S-Bahn-, Stadtbahn- und Straßenbahnstationen der Region befindlichen 1900 Park-and-Ride-Plätze wurden mittlerweile auf 9000 erhöht. Deren Zahl soll bis 1992 auf 13 800 aufgestockt werden.⁷⁵⁸

Der vierte Streckenabschnitt

Die wichtigste Baumaßnahme der innerstädtischen Verkehrsplanung stellte zweifellos die inzwischen zur Stadtbahn avancierte U-Bahn-Trasse des vierten Streckenabschnitts dar. Sie stand in direkter baulicher Beziehung zur Realisierung des unterirdischen Verkehrsknotenpunkts Bahnhofplatz und umfaßte zunächst die Streckenabschnitte Heilbronner Straße bis Pragfriedhof und Friedrich-/Schloßstraße bis Kanzleistraße.

Nach fünfjähriger Bauzeit wurde am 9. April 1976 der 2,8 Kilometer lange vierte Streckenabschnitt der Stadtbahn eingeweiht. Er bestand aus den Haltestellen Hauptbahnhof, Universität und Türlenstraße, und verlängerte das Netz der SSB in der Innenstadt auf 7,9 Kilometer.⁷⁵⁹ Zugleich mit dem Verkehrsknotenpunkt am Hauptbahnhof wurde auch die Klett-Passage der Öffentlichkeit übergeben. Von den Stadtbahnstrecken waren die Tallängslinie zwischen Marienplatz und Neckartor sowie die Abzweigungen zum Wilhelmsbau und Hauptbahnhof mit 4,7 Kilometern Länge als Tunnelstrecken bereits in Betrieb genommen worden.⁷⁶⁰ Das Verbindungsstück des Talquerarmes, die Strecke Charlottenplatz–Schloßplatz–Hauptbahnhof, wurde erst im Jahr 1977 fertiggestellt.⁷⁶¹

Diese Bauabschnitte, die zusammen mit der Tallängslinie die Grundstruktur des Stuttgarter Streckennetzes bestimmen, standen am Ende einer längeren, durch Konfliktaustragung charakterisierten Planungsphase, welche zur Hintansetzung der noch 1968 als vierter Streckenabschnitt vorgesehenen Strecke Torstraße–Wilhelmsbau–Fritz-Elsaß-Straße bis Leuschnerstraße führte.⁷⁶²

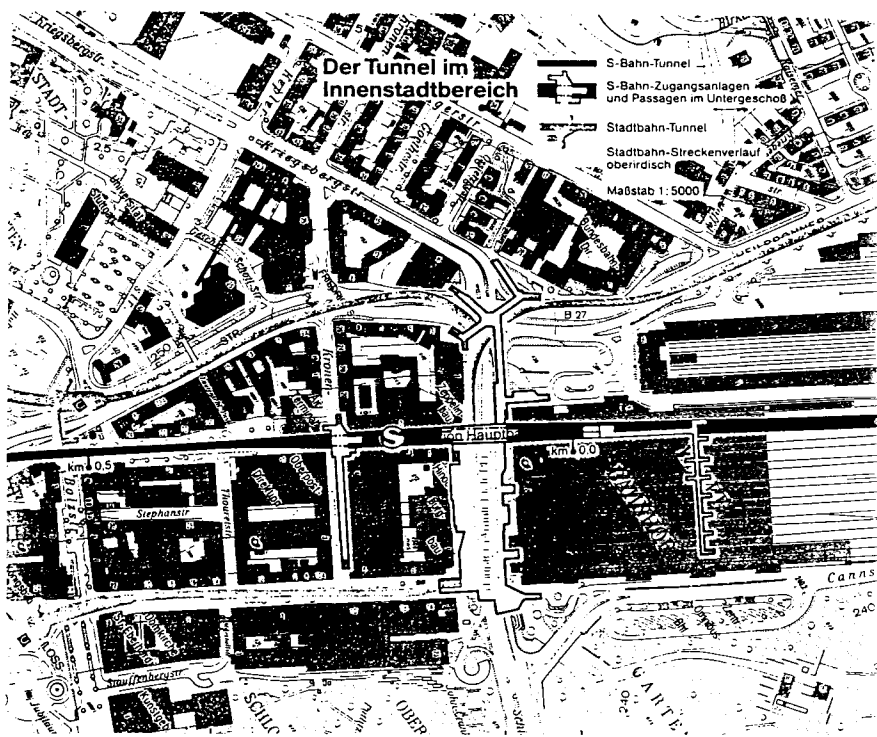
Kernstück des vierten Streckenabschnitts ist die U-Haltestelle Hauptbahnhof, an der sich die Strecken Schillerstraße–Schloßstraße und die Talquerlinie kreuzungsfrei queren. Sie ist mit einem Mittel- und zwei Seitenbahnsteigen von 120 Metern Länge und 12 beziehungsweise 6,5 Metern Breite ausgestattet.⁷⁶³ Die beim Baubeschluß des vierten Streckenabschnitts veranschlagten Gesamtkosten in Höhe von rund 200 Millionen DM wurden wesentlich überschritten. Anfang 1974 sollte das Projekt 245 Millionen DM kosten, und das, obwohl die darin enthaltene Hochstraße Friedrich-/Heilbronner Straße endgültig zurückgestellt worden war.⁷⁶⁴

Der Arnulf-Klett-Platz

Die 3,1 Kilometer lange Tunnelstrecke vom Hauptbahnhof bis zur Schwabstraße bildete das für die Erschließung der Stuttgarter Innenstadt wichtigste und zugleich auch aufwendigste Teilstück der S-Bahn. Die zweigleisige Strecke folgte der Linienführung der verhältnismäßig breiten und geraden Straßenzüge, weshalb der Tunnel überwiegend in offener Bauweise hergestellt werden konnte und Gebäude nicht unterfahren zu werden brauchten. Er wies die vier Haltestellen Hauptbahnhof, Stadtmitte, Feuersee und Schwabstraße auf, die mit je einem 210 Meter langen Bahnsteig versehen waren und die Stuttgarter City und den Stuttgarter Westen erschließen sollten. Dabei kam der Haltestelle Hauptbahnhof die Aufgabe zu, sowohl die Anlagen des Fernverkehrs, als auch die Verkehrsanlagen der Stadt miteinander zu verknüpfen. Der S-Bahnsteig sollte deshalb über den Hauptbahnhof hinaus weit in die Innenstadt hineinreichen, wobei der südliche Zugang an die Fußgängerzone der unteren Königstraße anzuschließen war. Der nördliche Zugang wurde als Verbindung des S-Bahnsteigs mit der Haupthalle und dem Querbahnsteig des Fernbahnhofs geplant (Abbildung Seite 244).

Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes entstand aus dieser konstruktiven Vorgabe heraus ein dreigeschossiges Verkehrsbauwerk. Während dem »Bahnhofsvorplatz« nun ausschließlich der Kraftfahrzeugverkehr zugeordnet wurde, wurde in der Ebene –1 eine zu einer weiträumigen Ladenpassage ausgestalteten Fußgängerebene von 190 Metern Länge und 55 Metern Breite mit großzügig angelegten S-Bahn- und Straßenbahnzugangsbereichen geschaffen, die als Verteilerebene zu einem U-Bahn-Geschoß mit vier Bahnsteigen in der Ebene –2 und dem in einer Tiefenlage von 30 Metern querliegenden S-Bahnsteig im dritten Tiefgeschoß diente⁷⁶⁵ (Abbildung Seite 245).

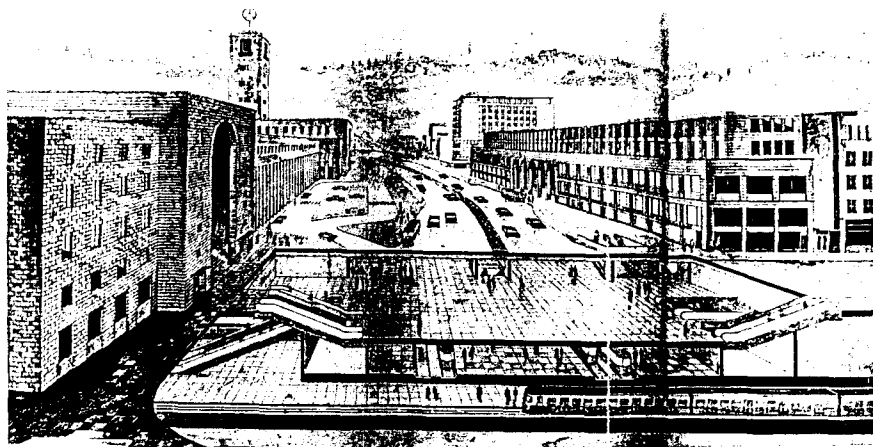
Das Bauwerk wurde in sogenannter »Deckelbauweise« erstellt, das heißt, daß die verschiedenen Ebenen der Anlage »von oben nach unten« ausgeführt wurden.⁷⁶⁶ Die Verbindungen der drei Geschosse untereinander sowie die mit der Straßenoberfläche und den noch höher liegenden Verkehrsbereichen des Hauptbahnhofs, wurden durch 30 Rolltreppen,



Plan der S-Bahn-Tunnelanlagen im Bahnhofsbereich.

zwei Rollsteigen zur Fußgängerzone Königstraße, drei Aufzügen, drei Rampen und 20 festen Treppen hergestellt. Insgesamt war die 9400 Quadratmeter große Klett-Passage durch zwölf Zugänge mit der Geländeoberfläche direkt verbunden. In der Zusammenarbeit von SSB, Bundesbahn und Stadt Stuttgart, die als Bauherr der Klett-Passage auftrat, lassen sich zugleich die Zuständigkeiten für die verschiedenen Bauebenen auf trennen. Im Bereich der ersten und zweiten Tiefebene war das Tiefbauamt der Stadt Stuttgart für die planerische und bautechnische Leitung verantwortlich, während die Bundesbahndirektion sich ausschließlich für die dritte Tiefebene verantwortlich zeichnete.⁷⁶⁷

Mit den Rohbauarbeiten wurde 1971 begonnen. Im darauffolgenden Jahr konnte der Bahnhofsbereich bereits teilweise wieder befahren werden. Im Jahr 1974 stand die gesamte oberirdische Fläche dem Verkehr wieder zur Verfügung.⁷⁶⁸ Im Jahr 1975 wurde im Bereich der Kreuzung Friedrich-, Kriegsberg- und Heilbronner Straße eine Fußgängerunterführung in Betrieb genommen. Nach der Fertigstellung des vierten Streckenab-



Plan der unterirdischen Verkehrsbeziehungen im Bereich des Arnulf-Klett-Platzes.

schnitts sollte von dieser Unterführung aus ein direkter Zugang zu der geplanten Fußgänger- und Ladengeschoßebene der Klett-Passage hergestellt werden. Durch die Verknüpfung einer Vielzahl von Nahverkehrsbeziehungen auf engem Raum wurde das Verkehrsbauwerk zum wichtigsten Nahverkehrsknoten des Verbundnetzes. Die konstruktive Besonderheit resultierte dabei aus der im Vorfeld des Hauptbahnhofs mittels einer Rampe abgesenkten Schienenführung der S-Bahn, bei der ein Teil der Gleis- und Bahnsteiganlagen in einer Breite von 20 Metern und einer Länge von rund 500 Metern unterfahren wird.⁷⁶⁹

Über die funktionenbezogene Gestaltung hinaus fanden in Stuttgart in erheblichem Maße ästhetische Werte Berücksichtigung, die sich in ihrem architektonischen Moment vor allem in der U-Bahn-Haltestelle Hauptbahnhof niederschlugen. Um der städtebaulichen Bedeutung dieses zentralen Verkehrsbauwerks gerecht zu werden und eine in allen Belangen ansprechende architektonische Gestaltung zu erreichen, wurde der Stuttgarter Architekturprofessor Rolf Gutbier mit der Bearbeitung des Innenausbaues beauftragt. Darin zeigte sich aber auch, daß die architektonische Gestaltung zumindest teilweise Alibicharakter hatte, indem sie die Bestrebung kaschierte, der Stadt durch die Gewinnung und Vermietung von Ladenflächen neue Geldquellen aufzutun.⁷⁷⁰

Daß man sich bei der Gestaltung des Verkehrsbauwerks sehr wohl über die wahrnehmungspsychologischen Besonderheiten menschlichen Verhaltens bewußt war, zeigen die Bestrebungen der Architektengemeinschaft Lutz und Wick, die versuchten, das Ladengeschoß in Form und Farbe harmonisch aufeinander abzustimmen, und mit möglichst ab-

wechsungsreich gestaffelten Schaufensterflächen und imposant weiten Durchblicken in das darunter liegende U-Bahn-Geschoß Großräumigkeit zu sublimieren. Das architektonische Ziel dabei war die Betonung der Vertikalen und die optische Steigerung der Raumhöhe, um bis hin zur Auswahl der Materialien dem »Kellercharakter« so weit als möglich entgegenzuwirken. Auf aggressionsfördernde Sichtbetonwände wurde deshalb verzichtet. Ziel der Planung war es weiter, keine in sich isolierten Ebenen mit entsprechend einseitig ausgerichtetem »Eigenleben« zu schaffen, sondern durch Einblicke in andere Ebenen und Außenraumbeziehungen das Zusammenspiel der Funktionen aufzuzeigen.⁷⁷¹

Obwohl schon bei der Planung des Verkehrsbauwerks gegen die Anordnung mit S-Bahn, Stadtbahn und Ladenpassage protestiert worden war, weil für eine oberirdische Fußgängerebene kein Entwurf vorlag, gab es keine Alternative zu der realisierten Lösung, wie sie ebenfalls in vergleichbaren Großstädten mit ähnlicher Problemstellung durchgesetzt worden war. Die Gründe für diese Konstruktion waren durch die erforderliche unabhängige Führung der S-Bahn und der Stadtbahn vorgegeben, die zwangsläufig unter die Erde gelegt werden mußten.⁷⁷²

Die Auseinandersetzungen um die Klett-Passage

Schon im Vorfeld der Eröffnung der Klett-Passage war eine breit in der Öffentlichkeit ausgetragene Diskussion über die Durchsetzung von geänderten Ladenschlußzeiten vor allem von Oberbürgermeister Manfred Rommel vorangetrieben worden. Da die Stadt nicht nur Bauherr, sondern auch Vermieter der insgesamt 2600 Quadratmeter großen und auf 32 Geschäfte verteilten Nutzfläche in der Ladenpassage war, waren mit dem teuren Verkehrsbauwerk auch wirtschaftliche Ziele für die Stadt verbunden, so daß sie bezüglich der Akzeptanz der Einkaufsmetropole gegenüber der Öffentlichkeit und den 32 Mietern in einer doppelten Verantwortung stand.

Die Durchsetzung von verlängerten Öffnungszeiten war nach den Paragraphen 8 und 23 des Ladenschlußgesetzes möglich, nach denen in erweiterten Bahnhofsbereichen Ausnahmeregelungen mit Öffnungszeiten bis 22 Uhr vorgesehen waren, falls das öffentliche Interesse dies rechtfertigte.⁷⁷³ Daß solches der Fall war, lag für die Befürworter dieser Regelung auf der Hand, denn neben den verbesserten Versorgungsmöglichkeiten für die zahlreichen Pendler sollten längere Öffnungszeiten auch die Sicherheit in der unterirdischen Passage erhöhen. Der Aspekt zur Wahrung von Sicherheitsinteressen, der als eine kommunale Aufgabe zur präventiven Kriminalitätsbekämpfung verstanden werden muß, stand wohl auch im Vordergrund der Überlegungen des Stadtplanungsamtes, denn gerade in der Anonymität menschenleerer und unterirdisch gelegener Passagengänge und Fußgängerunterführungen nahm die »Unwirtlichkeit der Stadt« in geradezu extremer und grotesker Weise ihre menschenfeindlichen Formen an.⁷⁷⁴

Der zur »Verkehrsdrehscheibe« zurechtgestutzte und als modernstes unterirdisches Fußgängergeschoß im Bundesgebiet bezeichnete öffentliche Raum bildete gerade durch die Vielzahl optischer und akustischer Reize sowie durch die nur in einer durch eiliges Hindurchhasten der Passage angelegten Führung des Fußgängers gegenüber seiner erlebba-

ren Umwelt eine dem Kommunikationsbedürfnis des Menschen eher abträgliche Stimmung, die schon in der Form des Bauwerks angelegt erschien. Angesichts dieser Gegebenheiten konnte eine möglichst uneingeschränkte Belegung und Zugänglichkeit der Passage dem Sicherheitsdenken und Öffentlichkeitscharakter nur hilfreich sein, denn andernfalls hätte die unvermeidliche Verödung dieses Raumes das Sicherheitsrisiko noch beträchtlich erhöht. Gerade durch die konstruktiv angelegte Homogenisierung des Bauwerks befürchtete die Stadtverwaltung ähnlich negative Erfahrungen wie bei der Anlage des Kleinen Schloßplatzes zu machen. In der Gemeinderatsitzung vom 25. März 1976 wurde daher eine Verfügung zur Abstimmung gebracht, die die Zweckbestimmung der Wegflächen in der Klett-Passage festschrieb.⁷⁷⁵

Die von dem Technischen Referenten Hans-Dieter Künne vorgestellte Widmung orientierte sich vorbildhaft an den Bestimmungen Münchens für den Stachus und denen Zürichs für deren Bahnhofsplatzunterführung und sollte im Interesse der öffentlichen Belange ausschließlich für den Fußgängerverkehr festgelegt werden. So mußte letztendlich die informelle Kommunikation auf die Geschäftsflächen beschränkt bleiben, denn andere Lösungen waren schlichtweg mit der Zielsetzung dieser künstlich hochgezüchteten »Einkaufskatakombe« unvereinbar.

Die Planung der Stadtverwaltung war insofern verfehlt, als das Ladenzentrum »Klett-Passage« ursprünglich als fröhlicher und abwechslungsreicher Treffpunkt konzipiert worden war, denn inzwischen war der Ruf nach totaler Überwachung der Ladenstraße durch die Sicherheitsvorgaben der Polizei begründbar geworden.⁷⁷⁶ Die hohen Kosten von rund einer Million DM für eine Rundumüberwachung auf allen drei Ebenen waren jedoch nicht durchsetzbar, so daß die Sicherheitsvorkehrungen mit einem erheblich reduzierten finanziellen Aufwand sich hauptsächlich auf die Klett-Passage und eine patrouillierende Polizeistreife beschränkten.⁷⁷⁷ Letzten Endes darf jedoch nicht vergessen werden, daß das Fußgängergeschoß im Grunde genommen lediglich das »Abfallprodukt« verkehrsplanerischer Maßnahmen war, wobei dessen Aufgabe darin bestand, die Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Stadt herzustellen. Erst in nachgeordneter Funktion sollte die Passage zum Einkaufen und Bummeln mit zum Verweilen einladender Atmosphäre animieren.

Nach dem Vorbild der Ladenpassage »Shopville« in Zürich hatte die Industrie- und Handelskammer Stuttgart einen Vorschlag zur Branchenzusammensetzung, einen sogenannten »Warenmix«, für die Ladenpassage ausgearbeitet, der weitgehend verwirklicht wurde und die erwünschte Vielfalt des Angebots schuf.⁷⁷⁸ Da die Stadtverwaltung unter allen Umständen ein städtebauliches Fiasko wie beim Neuen Schloßplatz vermeiden

wollte, stand sie entschieden hinter ihrer Forderung nach einer Verlängerung der Ladenschlußzeiten bis 22 Uhr.⁷⁷⁹ Nach der Einschätzung Rommels war diese Interessenlage, ähnlich wie in Hamburg und München, auch hier gegeben, so daß sich dieser in der Bundesrepublik bisher einmalige Sachverhalt zum Präzedenzfall auswuchs. Die Deutsche Angestellten-Gewerkschaft dagegen argumentierte, daß diese Ausnahmeregelungen den Schutzinteressen der Arbeitnehmer zuwiderliefen und nicht angewandt werden könnten, da die Ladenpassage nicht Bestandteil des Bahnhofsbereiches, sondern ein stadteigener öffentlicher Platz sei. Diese Argumentation ließ jedoch außer acht, daß die Klett-Passage den einzigen Zugang von der Stadt zu den öffentlichen Verkehrsmitteln im Bahnhofsbereich bildete.

Nachdem das Arbeits- und Sozialministerium die Zuständigkeit zur Erteilung der Ausnahmegenehmigung nach § 23 des Ladenschlußgesetzes an die untere Verwaltungsbehörde, also an den Stadtkreis Stuttgart übertragen hatte, traf Rommel die Entscheidung für eine versuchsweise Lockerung der Öffnungszeiten bis zum 31. Oktober 1976.⁷⁸⁰ Dieser Beschluß für den eine Zustimmung des Gemeinderats nicht notwendig war, fand wiederum den entschiedenen Widerstand der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft und der Einzelhandelsverbände. Die Verantwortung für diesen Schritt wurde Rommel insoweit leicht gemacht, als er sich der Singularität seiner Entscheidung bewußt war und eine breite Öffentlichkeit hinter sich wußte.⁷⁸¹

Daß bei der Diskussion nur die Arbeitsschutzinteressen der Arbeitnehmer zur Sprache kamen, jedoch das Problem der »Urbanität« völlig außer acht gelassen wurde, zeigte sich augenfällig in der ausschließlich einseitigen Betrachtung durch die Betriebsräte der umliegenden Kaufhäuser Hertie, Kaufhof, Quelle, Horten und Neckermann, die in dem Alleingang Rommels zu Recht einen Präzedenzfall auf sich zukommen sahen, der allerdings ihren Befürchtungen nach einer Aufweichung des Ladenschlußgesetzes nicht gleichkam.⁷⁸² Rommel begründete seine Entscheidung sowohl mit der Verantwortung nach Erfüllung sozialer Bedürfnisse von Reisenden und Pendlern nach Einkaufsmöglichkeiten, als auch mit der durch längere Öffnungszeiten verbundenen höheren Sicherheit des Ortes, der als Verkehrsknotenpunkt sonst eher noch zur verstärkten Desintegration menschlicher Kommunikations- und Kontaktbereitschaft beigetragen hätte. So war mit diesem »Hauch von Weltstadt« gleichzeitig auch die vielerorts beobachtbare Gefahr der Verödung in den Zentren der Großstädte verbunden, der Rommel wirksam entgegentreten wollte, indem er sich daraus auch eine Belebung des nächtlichen Stuttgart erhoffte.⁷⁸³

Daß allein mit Hilfe von administrativen Maßnahmen diesem Verlust an Urbanität abzuhelpen war, wirft ein bezeichnendes Licht auf die Problematik in der Planung der großen unterirdischen Verkehrsanlage, deren Trostlosigkeit letztendlich nur die Folge der sich in baulicher wie in verkehrlicher Verdichtung widerspiegelnden Wirtschaftsentwicklung großer Agglomerationen bedeutete. Letzten Endes waren die von Rommel durchgesetzten längeren Ladenschlußzeiten aber die entscheidenden Voraussetzungen für das Gelingen des Experiments »Klett-Passage«, wie sich schon nach kurzer Zeit an dem wirtschaftlichen Erfolg und dem Absinken der Kriminalitätsrate zeigte.

Der Verlängerung der Ausnahmegenehmigung für den Abendverkauf über den 31. Oktober 1976 hinaus wurde zunächst bis zum 30. April 1977 entsprochen.⁷⁸⁴ Nachdem Rommel drei jeweils auf ein halbes Jahr befristete Ausnahmegenehmigungen und schließlich eine vierte bis zum 30. April 1981 erteilt hatte, hatte die Klage eines anliegenden Konkurrenzgeschäftes vor dem Bundesverwaltungsgericht im März 1982 Erfolg. Daraufhin forderte das Regierungspräsidium die Stadt auf, die Ausnahmeverfügung zum 31. Dezember 1982 zurückzunehmen. In allen Verhandlungen war das öffentliche Interesse zwar stets negiert worden, doch hatte der Rechtsweg in die jeweils höhere Instanz der Stadt wiederholten Zeitgewinn verschafft.⁷⁸⁵

Am 12. November 1982 wurde von den Mietern der Klett-Passage die Aktion »Rettet die Klett-Passage« gestartet, bei der in einer großangelegten Unterschriftenaktion zum Erhalt des Abendverkaufs aufgerufen wurde.⁷⁸⁶ Nachdem durch das Votum von 135 000 Bürgern den Mietern der Rücken gestärkt worden war, strengten diese eine Klage gegen die Stadt Stuttgart vor dem Verwaltungsgericht an, das entschied, daß bis zum 30. April 1986 die Geschäftsinteressen der Mieter vorrangig zu bewerten seien, so daß die Stadt gezwungen war, ihre Verfügung zurückzunehmen.⁷⁸⁷ Eine zweite Initiative der Mietervereinigung bestand darin, eine bundesweite Bevölkerungsbefragung zum Thema Abendverkauf in Auftrag zu geben, die ergab, daß sich eine breite Bevölkerungsmehrheit von annähernd 70 Prozent für geänderte Ladenschlußzeiten an diesen Örtlichkeiten aussprach. Das Ergebnis dieser Repräsentativumfrage sollte Bundeswirtschaftsminister Martin Bangemann darin bestärken, durch eine gesetzliche Regelung die nunmehr zehn Jahre lang anhaltende Diskussion über die Klett-Passage zu beenden, denn um das drohende Ende der Konzeption »Klett-Passage« zu verhindern, war inzwischen das quer durch alle Parteien erkennbare Bemühen deutlich geworden, einen Lösungsweg zu finden, der geeignet wäre, aus diesem Interimszustand eine Dauereinrichtung zu schaffen.⁷⁸⁸

Der Änderungsvorschlag zum Ladenschlußgesetz sah vor, daß die obersten Landesbehörden einen Abendverkauf in an Knotenpunkten des Fern- und Nahverkehrs liegenden Städten mit mehr als 200 000 Einwohnern bewilligen können sollten, wenn die bauliche Anlage der Verknüpfung zwischen dem Personennah- und Fernverkehr dient. Nach dieser Regelung sollten 31 Städte in der Bundesrepublik in den Genuß dieses Vorzugs kommen, so daß der jahrelange Streit um die Klett-Passage, die nur durch Ausnahmeverfügungen und Sondergenehmigungen am Leben erhalten werden konnte, beendet erschien.

Dennoch kam zum Jahresende 1985 noch einmal Bewegung in die Regierungskoalitionsvereinbarung zwischen CDU/CSU und FDP. Während die CDU-Fraktion eine Liberalisierung der Ladenschlußzeiten nur für unterirdische Verkehrsknotenpunkte in Großstädten mit über 500 000 Einwohnern wirksam werden lassen wollte, lehnte die FDP diese Einschränkung ab, so daß die Gesetzesänderung doch noch an dieser Frage zu scheitern drohte.⁷⁸⁹ Dieser verspätete Rückzieher war durch den Einspruch des CDU-Sozialausschusses in der Unionsfraktion eingebracht worden, wobei vor allem Bundesarbeitsminister Norbert Blüm offenbar ein Scheitern des Gesetzentwurfs in Kauf nahm.⁷⁹⁰

Die Wandlung des Güterbahnhofsgeländes zum Banken- und Verwaltungszentrum

Bereits im Jahr 1985 erarbeiteten die Stuttgarter Städtebauprofessoren Humbert und Markelin ein Gutachten für eine Neukonzeption des Güterbahnhofsgeländes.⁷⁹¹ Beide befürworteten im Grundsatz eine Bebauung, und forderten in ihrer Stellungnahme das Freihalten der stadtbildprägenden Hangrampe an der Heilbronner Straße, die mit ihrer unverwechselbaren Aussichtsmöglichkeit über die Stadt erhalten bleiben müsse. Das Ende dieser Eingangsrampe bildete nach Ansicht der Gutachter als Eingangsraum zur Stadt den Anfang des Straßenzuges Theodor-Heuss-Straße, der über den neuen Postplatz zum Rotebühlplatz ein zentrales stadträumliches Ordnungselement darstelle. Dieser talbegleitende Straßenzug benötige in seinen Rändern, Blickbeziehungen und Platzfolgen eine sorgfältige städtebauliche Weiterentwicklung, da die Nachbarlinie B 14 durch ihren autobahnähnlichen Ausbau eine stadtknüpfende Funktion kaum werde übernehmen können. Daher sollten, nach Humbert und Markelin, im rückwärtigen Bereich der Güterbahn alle Planungen so angelegt werden, daß die Rampenwirkung in keiner Weise beeinträchtigt werde. Die Vorschläge von Humbert und Markelin sollten keine Berücksichtigung finden.

Im Jahr 1986 reifte der Entschluß der Bundesbahn, Teilflächen im Bereich des Stückgutbahnhofes zu veräußern. Die Stadt Stuttgart entwickelte daraufhin städtebauliche Vorgaben für die Ausschreibung eines Wettbewerbs, um die Programmstellung gleichzeitig zur Grundlage für einen neuen Bebauungsplan werden zu lassen. Ausgangspunkt für die Planungsüberlegungen war die Anpassung der Baukörper an das Höheniveau der Heilbronner Straße. Ein Hauptziel der Neukonzeptionierung war dabei auch die Entflechtung der Verkehrsbeziehungen am Nordausgang des Hauptbahnhofs sowie die Neugestaltung der Verkehrs- und Freiflächen zwischen Nordausgang und Bundesbahndirektion. Von der

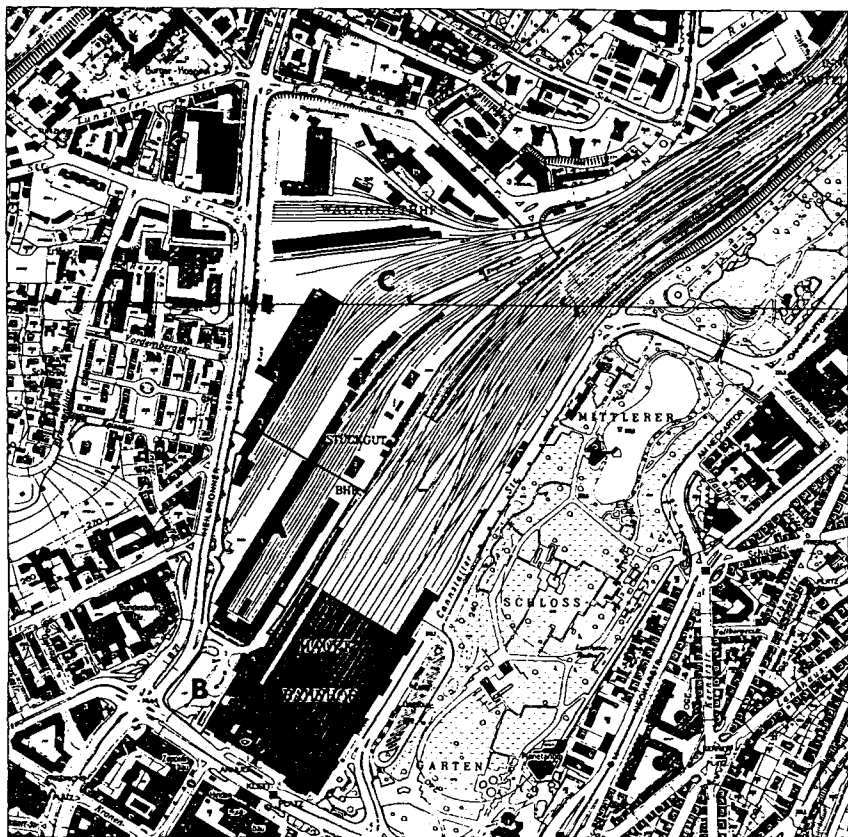
Stuttgarter Baufirma Züblin wurde daraufhin ein erster Bebauungsvorschlag entwickelt und der Stadtverwaltung vorgelegt. Das Planungsgebiet umfaßte drei Teilbereiche mit zusammen etwa 20 Hektar Fläche, die im Nordwesten begrenzt werden durch die Wolfram- und die Heilbronner Straße, im Südosten durch die Gleiskörper der Bundesbahn und im Südwesten durch den Arnulf-Klett-Platz.⁷⁹² Auf dieser Grundlage initiierte die Stadt Stuttgart einen städtebaulichen Ideenwettbewerb, bei dem der Entwurf der Stuttgarter Architekten Brunnert, Mory, Osterwalder und Vielmo zu Ausführung vorgeschlagen wurde.⁷⁹³

Im Jahr 1987 wurde das inzwischen zu einem Wahrzeichen der Stadt avancierte Bahnhofsgebäude, zusammen mit seinem weit in die Königsstraße und ins Zentrum der Stadt hineinwirkenden Turm, unter Denkmalschutz gestellt. Die Eintragung als Kulturdenkmal ging dabei ausdrücklich über den Bereich des Einzelobjekts hinaus und genoß insoweit Umgebungsschutz, als das Bauwerk den Mittelpunkt einer städtebaulich bedeutenden Anlage bildete, zu der gegenüberliegend auch der Zeppelinbau und das Gebäude der Bundesbahndirektion gehörten.⁷⁹⁴

Hatte der Entwurf der Firma Züblin noch eine gemischte Nutzung für das zentral gelegene Areal zugrunde gelegt, so zeigte sich schnell, daß man hier dem ständig wachsenden Druck des Dienstleistungsbereiches nachgeben mußte. Nicht zuletzt aufgrund der Preissteigerung des ursprünglich auf 20 Millionen DM angesetzten Geländes auf 60 Millionen DM konnte schon aus Rentabilitätsgründen nur ein Unternehmen der Finanzwirtschaft in Frage kommen. Da der Dienstleistungsstandort für Großbanken gegenüber anderen deutschen Großstädten in Stuttgart ohnehin als schwach galt, kam man hier mit der Errichtung eines Bankenzentrums auch wirtschaftspolitischen Wünschen des Landes nach einer Stärkung des Finanzsektors in der Landeshauptstadt entgegen. Allein die Landesgirokasse und die Südwestdeutsche Landesbank, die beide eine Zentralisierung ihres Bankbetriebes anstrebten, waren in der Lage, den Ansprüchen dieses Millionenprojekts zu genügen.

In einer Gesprächsrunde unter der Leitung von Oberbürgermeister Manfred Rommel mit Beteiligung der Bundesbahn, der Landesgirokasse, der Landesbank und der Industrie- und Handelskammer Mittlerer Neckar wurde zugunsten der Landesbank entschieden.⁷⁹⁵

Nach dieser Entscheidung wurden die Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans beziehungsweise zur Änderung des Flächennutzungsplans in die Wege geleitet.⁷⁹⁶ Das Kernstück der Planung bildete eine Fläche von zirka 3,8 Hektar, auf dem der Bau des Verwaltungs- und Dienstleistungszentrums der Landesbank vorgesehen war (Abbildung Seite 254).



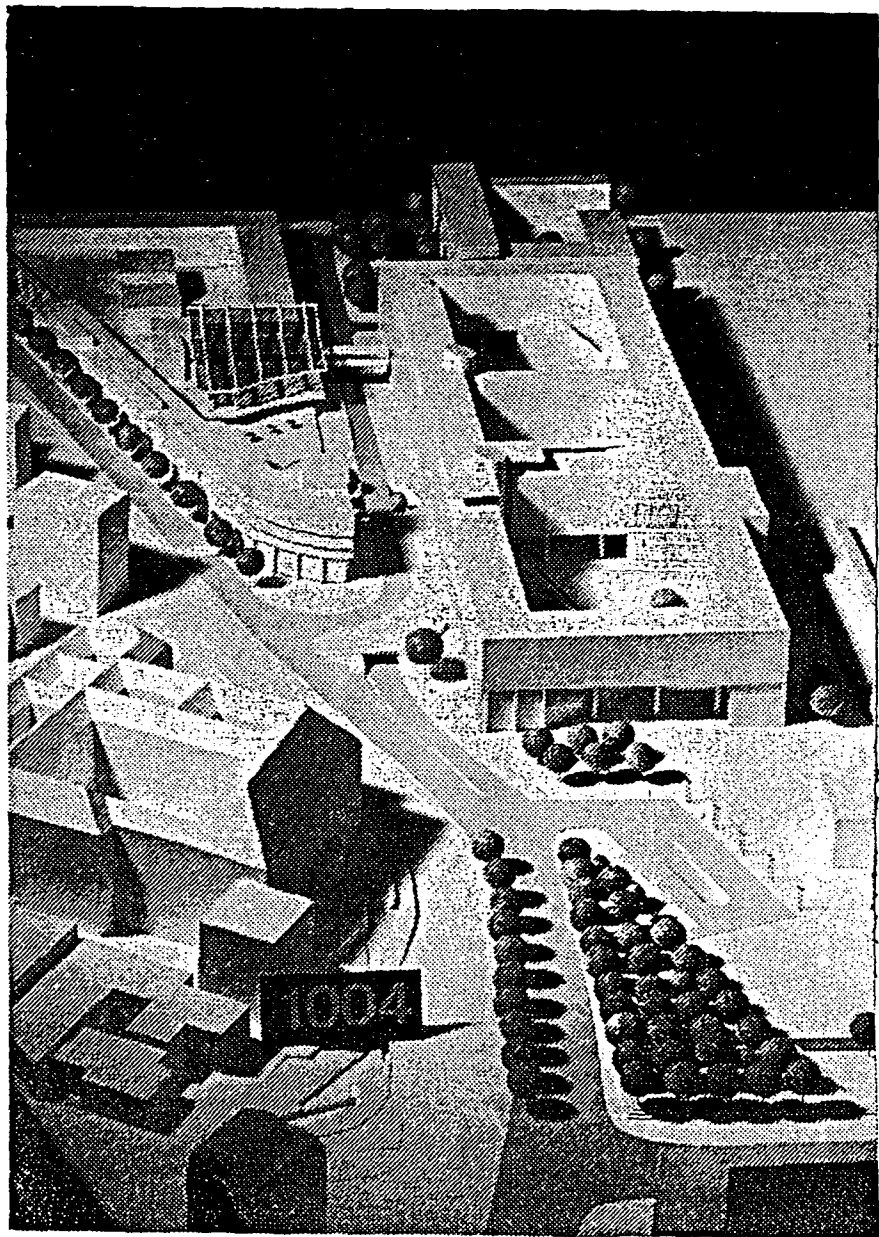
Planungsgebiet für die Überbauung des Güterbahnhofsgeländes.

Den Teilbereich B bildete der etwa einen Hektar große Vorplatz am Nordausgang des Hauptbahnhofes. Als zukünftige Nutzung wurde dort eine Tiefgarage in Verbindung mit einer Fußgängerzone vorgesehen. Für den Teilbereich C, den Wagengutbahnhof, der einer späteren Erweiterung des Dienstleistungszentrums dienen sollte, wurde noch keine Detailplanung für notwendig erachtet, jedoch bereits die verkehrlichen Anbindungsmöglichkeiten als Untersuchungsgegenstand für die zukünftige Nutzung gefordert. Dieses etwa 15 Hektar große Areal wurde als Reservefläche für eine spätere Cityerweiterung betrachtet und sollte deshalb in die Planungsüberlegungen einbezogen werden, um längerfristig eine städtebauliche Gesamterschließung sicherstellen zu können.

In geradezu idealer Weise verfügt das Planungsgebiet durch seine Nähe zum Hauptbahnhof und zu den öffentlichen Verkehrsmitteln der S-Bahn, Stadtbahn und Straßenbahn über eine Verkehrserschließung, die einen weitestgehenden Verzicht auf Straßen beziehungsweise Parkflächen für den Individualverkehr als geboten erscheinen läßt. Zur Konkretisierung der Planung wurde von der Südwestdeutschen Landesbank und der Stadt Stuttgart die Durchführung eines städtebaulichen Ideen- und Realisierungswettbewerbs in die Wege geleitet⁷⁹⁷ und in den Gemeinderat eingebracht.⁷⁹⁸

Während das Interesse der Stadt in der städtebaulichen Lösung einer Einbeziehung des Bauvorhabens im Rahmen der Innenstadterweiterung lag, wobei für den Teilbereich C ausschließlich grobe Strukturvorstellungen erarbeitet werden sollten, und für die Umgestaltung des Teilbereiches B, des Bahnhofsvorplatzes, das Kriterium der öffentlichen Nutzung vorrangig war, richtete sich das Bestreben der Landesbank vor allem darauf, kurzfristig eine möglichst wirtschaftliche Planung des Bank- und Verwaltungszentrums zu realisieren.⁷⁹⁹ Für die Gestaltung wurde eine Architektur gefordert, die möglichst ohne Rückgriff auf herkömmliche, banktypische Symbolik auf neue, originelle Weise das Image von Solidität, Effizienz und Kompetenz zum Ausdruck bringen sollte. Das Erscheinungsbild sollte weiter durch Klarheit der Form und Qualität des Materials geprägt sein und qualitativ hochwertig wirken, jedoch nicht protzig und teuer.⁸⁰⁰ Auch sollte die durch die angehobene Lage und die talseitig ausgebliebene Bebauung der Heilbronner Straße entstandene Aussichtssituation bei der Neugestaltung des Planungsgebiets so weit wie möglich erhalten bleiben.

Am 13. September 1988 wurde die Ausschreibung des städtebaulichen Ideen- und Realisierungswettbewerbs sowie die Änderung des Bebauungsplans Heilbronner Straße/Hauptbahnhof Nordausgang im Gemeinderat beschlossen.⁸⁰¹ Die Kritik an dem nicht unumstrittenen Bauvorhaben entzündete sich vor allem an der beträchtlichen Ausweitung des ursprünglich etwa 60 000 Quadratmeter Nutzfläche umfassenden Bauprogramms auf fast 130 000 Quadratmeter, wodurch Verkehrsprobleme vor allem an der Kreuzung Heilbronner Straße/Wolframstraße befürchtet wurden.⁸⁰² Um derartige Bedenken auszuräumen, war von der Landesbank eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben worden, die Aussagen über die zu erwartende Verkehrszunahme im umgebenden Straßennetz des Planungsgebiets treffen sollte.⁸⁰³ Wegen der hohen Verbindungsfunktion der beiden Bundesstraßen B 27 (Heilbronner Straße) und B 14 (Neckarstraße) war das Straßennetz in diesem Bereich ohnehin stark belastet. Das Ergebnis der Untersuchung erbrachte, daß alle Straßen



Entwurf Brunnert, Mory, Osterwalder und Vielmo zum Wettbewerb am Hauptbahnhof, 1989.

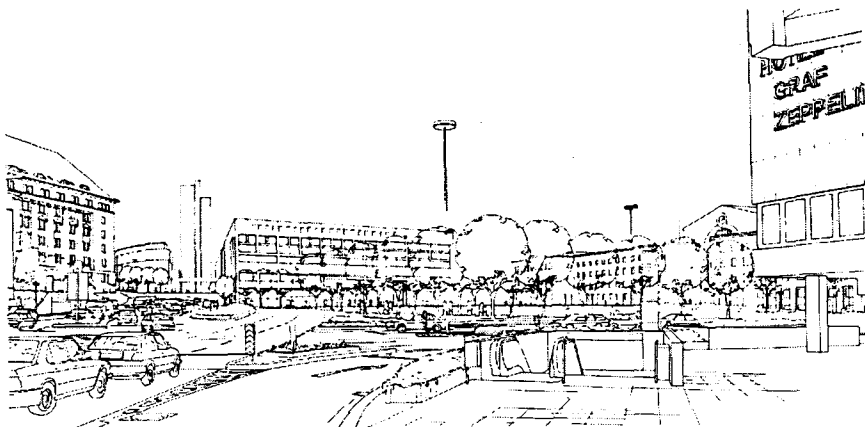
an der oberen Grenze ihrer Leistungsfähigkeit liegen und bei unverändertem Ausbauzustand größere Verkehrszunahmen nicht verkraftet werden.⁸⁰⁴

Die Gutachter Steierwald/Schönharting schätzten die Mehrbelastung des Verkehrsaufkommens auf etwa drei bis fünf Prozent.⁸⁰⁵ Gleichzeitig relativierten sie jedoch ihre eigene Untersuchung, indem sie sich auf den Nachbarschaftsverband Stuttgart beriefen, der, aufgrund sinkender Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen, einen verlangsamten Verkehrszuwachs bis zum Jahr 1990 prognostizierte. Für die Stuttgarter City wurde sogar eine Stagnation vorhergesagt, so daß in den kommenden Jahren für das Gebiet beim Bahnhofsgelände nur mit unwesentlichen Zunahmen der Verkehrsbelastungen zu rechnen sei.⁸⁰⁶

Das Preisgericht rückte in seinem Situationsbericht mittlerweile von der Anforderung einer weitgehend freibleibenden Sichtverbindung von der Heilbronner Straße über die Stadt ab.⁸⁰⁷ Dem Bahnhofsvorplatz als öffentlichem Raum wurde statt dessen in seiner Bedeutung als Übergangsbereich zwischen City, nördlich anschließenden Quartieren, dem Neubauquartier des Bankenzentrums und seinem Anschlußbereich für den Hauptbahnhof eine besondere städtebauliche Funktion beigemessen. Dabei wurde der Entwurf der Architekten Brunnert, Mory, Osterwalder und Vielmo als überzeugendste Lösung bei nur wenigen Einschränkungen der gestellten Aufgabe herausgestellt⁸⁰⁸ (Abbildung links).

Positiv bewertet wurde die Zurücknahme des Eingangsbereiches des Bankgebäudes, wodurch sich eine Erweiterung des Bahnhofsvorplatzes ergab. Herausgestellt wurde, daß der Entwurf sich an den benachbarten Großbauten, der Bundesbahndirektion, dem Hotel Graf Zeppelin und dem Hauptbahnhof, orientiere und sich räumlich homogen in die Umgebung einfüge. Durch die breite Fassadenfront des Bankgebäudes werde eine klare Begrenzung des Bahnhofsplatzes geschaffen (Abbildung Seite 258 oben). Andererseits wurde aber auch die Uniformität und Monumentalität des Entwurfs kritisiert, ferner die monofunktionale Nutzung mit ihren negativen urbanen Folgeerscheinungen für die künftig dahinter liegenden Stadterweiterungszonen.⁸⁰⁹ Das hohe Maß der Nutzung schloß den Blick von der Heilbronner Straße in die Kernstadt und auf die umliegenden Hänge auch weitgehend aus⁸¹⁰ (Abbildung Seite 258 unten).

Angesichts der Dimensionen dieses Baukomplexes stellte Baubürgermeister Hansmartin Bruckmann dieses Projekt auf eine Stufe mit der historischen Entscheidung der Hauptbahnhofsverlegung von der Schloß- an die Schillerstraße und hob die daraus resultierende Initialzündung heraus, die dieses Unternehmen für die Entwicklung der zu erweiternden Innenstadt bis zur Wolframstraße nach sich ziehen werde.⁸¹¹



PERSPEKTIVE NORDL. BAHNHOFSVORPLATZ

Darstellung der maßstäblichen Einfügung des Gebäudes der Landesbank in den Bahnhofsvorplatzbereich.

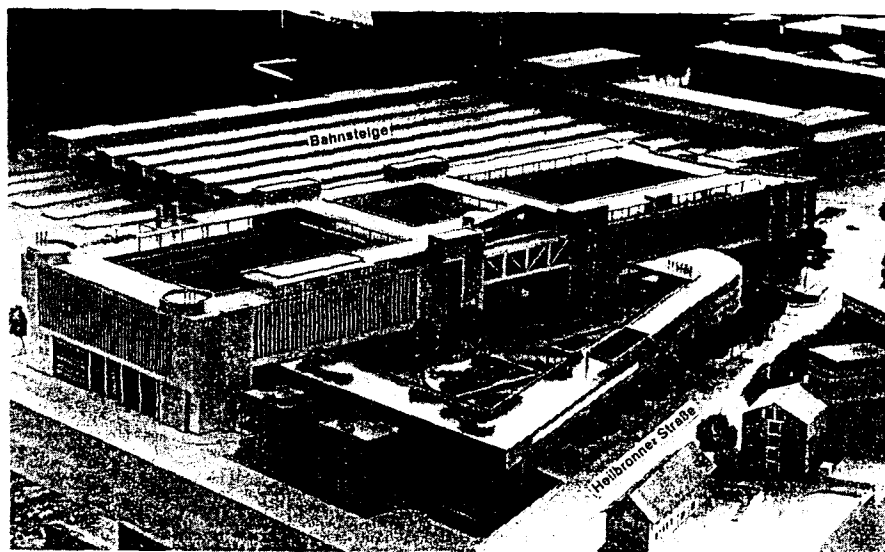


PERSPEKTIVE EINKÜNDUNG VORDERBERGSTRASSE

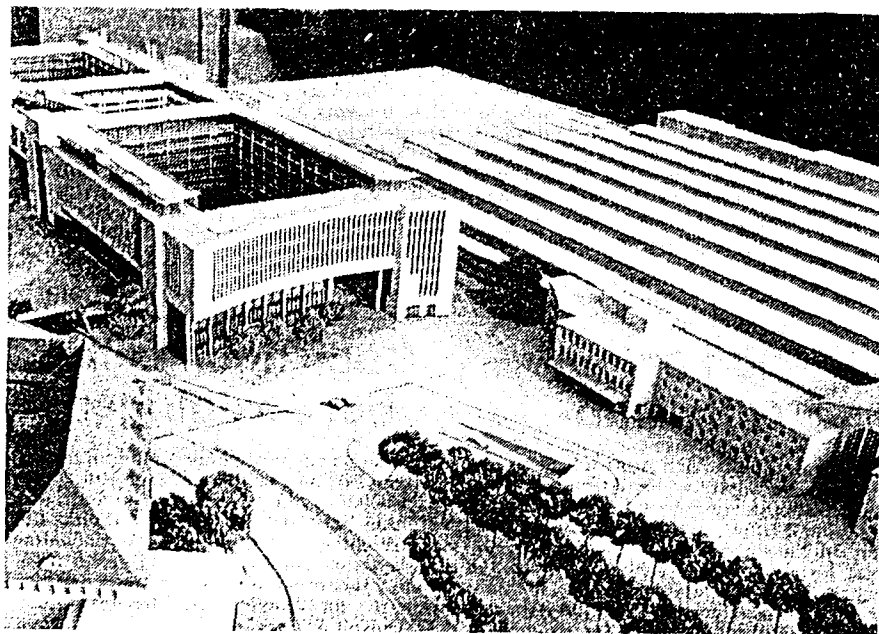
Blick von der Heilbronner Straße auf den Hauptbahnhofsbereich.

Zu Beginn des Jahres 1990 wurden veränderte Pläne für das 250 Meter lange, 75 Meter breite und 32 Meter hohe Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum vorgestellt, wobei die Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung in Kerngebieten deutlich überschritten wurde⁸¹² (Abbildungen Seite 259).

Die dazu notwendige Änderung des Bebauungsplans war von der städtischen Bauverwaltung mit der hervorragenden Erschließung dieses Bereichs begründet worden, in dem der Nachfrage nach Flächen für Dienstleistungen ein besonderer Stellenwert eingeräumt werden müsse. Der geänderte Bebauungsplan wurde von den Bezirksbeiräten Mitte und



Modell des Verwaltungs- und Dienstleistungszentrums, 1990.



Modell Vorplatzbereich.

Nord jedoch von vornherein abgelehnt ⁸¹³ und die seit der Auslobung des Architektenwettbewerbs stark aufgestockte Baumasse im Gemeinderat am 8. Mai 1990 heftig kritisiert. ⁸¹⁴

Da die Option der Landesbank für den Kauf des Güterbahnhofsgeländes zum 30. Juni 1990 auslief, wurde unter Zeitdruck eine Minderung der Höhe des Bankgebäudes zum Bahnhofplatz hin vereinbart, um dieses stärker an den Zeppelin-Bau anzugleichen. ⁸¹⁵ Von den insgesamt 1230 Tiefgaragenplätzen wurde das Kontingent zugunsten des Intercity-Verkehrs von 550 auf 586 heraufgesetzt, das der Landesbank von 360 auf 324 herabgesetzt. Am 19. Juni 1990 wurde der Bebauungsplan vom Gemeinderat genehmigt. ⁸¹⁶

Schlußbetrachtung

Die Arbeit versucht am Untersuchungsgegenstand Stuttgarter Hauptbahnhof beispielhaft aufzuzeigen, wie sich von diesem Beobachtungspunkt aus nahezu alle innenstadtrelevanten städtebaulichen Zusammenhänge durch räumliche und sachliche Fokussierung bündeln lassen. Dabei wird der Hauptbahnhof als »gordischer Knoten« der Innenstadtplanung reflektiert und nachgewiesen, daß mit dem infrastrukturellen und technologischen Wandel und den sich ändernden gesamtstädtischen Funktionszuschreibungen auch die systematische Bevorzugung der Verkehrsplanung vor der Stadtplanung beziehungsweise des Individualverkehrs vor dem öffentlichen Nahverkehr einherging. Die prismatischen Eigenschaften des Bahnhofsbereiches lassen sich durch vier verschiedene politische Systeme hindurch verfolgen.

In der Zeit des Kaiserreichs ist noch eine Dominanz stadtplanerischer Gesichtspunkte erkennbar, die allerdings durch die aufkommende Verkehrsentwicklung an ihre Grenze stößt. Seit Theodor Fischer ist die Technische Hochschule Stuttgart in die Stadtplanung involviert, ohne freilich politisch unbefleckt zu bleiben. So wurde die mit dem Bahnhofsneubau verknüpfte Theaterfrage durch das Übergehen kommunaler Interessen im Sinne monarchistischer Repräsentationsbedürfnisse beantwortet. Fischers Idee einer Zentrumsverlagerung zum Neckar war unter den gegebenen Voraussetzungen zutiefst »unpolitisch.«

Paul Bonatz löste sich früh von den kleinräumigen Urbanitätsidealen seines Lehrers. Damit wurde er willentlich politisch instrumentalisierbar, denn die großräumigen Repräsentationsbezüge der Bahnhofsgeländeüberbauung ließen sich in den Kontext überkommener Stadtbauideale einbringen, sobald dies wieder opportun erschien. Sie waren gleichermaßen anpassungsfähig für monumentale nationalsozialistische Bauprojekte wie für die Trassierungen der »autogerechten Stadt.« So frappt bei Bonatz die opportunistische Beflissenheit und Flexibilität, die ihn nach 1945 auch in eine gewisse Widerstandsaura brachte.

Dazwischen schiebt sich die Weimarer Zeit, die durch eine inkrementale Fortführung der Baupolitik auf dem alten Bahnhofsbereich gekennzeichnet

zeichnet ist. Die spezifischen kommunalen Interessen schlagen sich nun in dem überraschend aktuell anmutenden Verlangen nach Hotelbauten nieder.

Die nationalsozialistische Politik setzt in ihrem bekannten Technizismus vollständig auf Motorisierung. Diese Schlagseite läßt sich mit dem nur scheinbaren Widerspruch der Großstadtfeindlichkeit verbinden. Entballung und forcierte Suburbanisierung sollten im Zentrum Platz für Repräsentativität und Monumentalität schaffen. Der Hauptbahnhof dient hier gegenüber den megalomanen Projekten des Staates nur als zweitrangige Beigabe. Gemeinsamer Nenner aller Entwürfe sind große Straßendurchbrüche. Im Interesse einer Stadtentwicklung in Richtung Neckar wird die Bahnstreckeverlegung erwogen, die in der Nachkriegszeit wieder aufgegriffen wird. Diese Zeit ist charakterisiert durch den innerstädtischen Kahlschlag, der mit schauerlichem Zynismus als »Stunde der Stadtplaner« von diesen zelebriert wird. Die unvermeidlichen Experten sind wieder in restauriertem Ansehen und bieten alten Wein in neuen Schläuchen, indem die umfangreichen Zerstörungen des Bombenkriegs die Chance für eine Sprengung verkehrsplanerischer Optionen ermöglichen.

Ab 1948 ist das Primat des privaten Bodenbesitzes restauriert, dann stoßen hochfliegende Pläne rasch an juristische Grenzen. Aus diesen Vorbedingungen heraus läßt sich erklären, warum auch in den fünfziger und sechziger Jahren bauliche Beschaffenheiten am Ort, wie die Entscheidung zum Planiedurchbruch, durchsetzungsfähiger waren als Teile der Raumordnung.

Verallgemeinerungsfähig sind die Aussagen zur Verkehrspolitik des Bundes und der Länder sowie ihrer Auswirkungen auf die Großstädte im Bundesgebiet, die Mitte der sechziger Jahre durch Initiativen des Deutschen Städtetages dezidiert die Bevorzugung der Massenverkehrsträger vor dem Individualverkehr forderten. Allerdings bedeutet dies auch den Niederschlag von ambitionierten Regionalstadtkonzepten und Planungsutopien. Letztere fanden in den Hochstraßenlösungen der Stadt ihre ausdrucksvolle Parallele zu den seinerzeit populären Leitzielen der »autogerechten Stadt«. Damit einher ging das systematische »Verbauen« von Entwicklungschancen, wie sich bald an verfehlten Anpassungsplanungen zeigte. Staatliche Bezuschussungsmaßnahmen ermöglichten dann die Finanzierung von innenstadtentlastenden Nahverkehrsmitteln wie S-Bahn und Stadtbahn, die auch eine gesamtträumliche und regionale Verkehrsplanung ermöglichten und den Ausweg aus der städtischen Verkehrsmisere aufzeigten.

Heute stellt der Bahnhofsbereich das Zentrum des strukturpolitischen Kräftefeldes in der Region Mittlerer Neckar dar. Durch die massive Kon-

zentration öffentlicher Verkehrsmittel bildet er gleichzeitig die Nahtstelle der Stadt-Umland-Beziehungen und ist Indikator für Infrastrukturveränderungen und Migrationsbewegungen, so daß es möglich ist, auch diesbezügliche Grundsatzfragen als Optionen der vertikalen Schichtung eines Verkehrsbauwerks, des Arnulf-Klett-Platzes, zu verdeutlichen.

Rückblickend muß festgestellt werden, daß erst der in der Nachkriegszeit aufkommende Individualverkehr für den heute drohenden Verkehrskollaps in der Stadt und im Ballungsgebiet verantwortlich zu machen ist. Ein maßgebender Grund dafür ist, daß die Verkehrspolitik von Bund, Land und Gemeinde seit dieser Zeit vornehmlich als Straßenbaupolitik verstanden wurde. Unter dem Eindruck der wachstumsfördernden Motorisierung orientierte sie sich an marktwirtschaftlichen Prinzipien, was gegenüber den öffentlichen Verkehrsmitteln zu einer Wettbewerbsverzerrung führte. Da der Absatz der Ware Automobil von vornherein mit dem selbstverständlichen Anspruch auf unbegrenzte Fahrtmöglichkeit verknüpft wurde, war die Verkehrskrise vorprogrammiert. Die Schranken des Individualverkehrs setzten dabei auch die Schranken für das Wachstum der Stadt.

Erst seit Anfang der siebziger Jahre stellen sich verstärkt Fragen nach Lösungsmöglichkeiten zur Reduktion und Substituierung des Individualverkehrs im Ballungsgebiet. Angesichts der komplexen Zusammenhänge kann hier nur eine Kombination von lenkenden und marktkonformen Lösungsansätzen den Ausweg aus der Krise eröffnen.⁸¹⁷

Neben generellen oder partiellen Fahrverboten steht dabei die Forderung nach drastischer Verringerung des innerstädtischen Parkraums im Vordergrund. Dabei könnte auch eine Straßenbenutzungsgebühr angesetzt werden, so daß die »Out-of-pocket-Costs« der Kraftfahrzeugbenutzer sich deutlich erhöhen. In Verbindung dazu besäßen marktkonforme Maßnahmen, wie Nahverkehrabgaben, zugleich eine Finanzierungsfunktion für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs. Die im Straßenverkehr progressiv ansteigenden sozialen Grenzkosten (Kosten der Umweltverschmutzung, Lärmbelästigung, Unfallfolgekosten, Straßeninstandhaltungskosten) könnten nach dem Verursacherprinzip durch Steuererhöhungen umgelegt werden. Durch den gleichzeitigen Ausbau von Park-and-Ride-Plätzen in den Außenbereichen entlang der Bahnstrecken, müßte, verbunden mit finanziellen Anreizen (niedrigere Fahrpreise, kostengünstige Parkmöglichkeiten), der öffentliche Nahverkehr so attraktiv gestaltet werden, daß auch gebrochene Wegstrecken einen Anreiz zum »Umsteigen« für den Verkehrsteilnehmer in den Quellgebieten ausüben. Damit verbunden wäre das fiskalpolitische Steuerungsinstrument der Kilometerpauschale in seiner bestehenden

Form in Frage zu ziehen, ferner alle anderen prämienbegünstigten Steuerbefreiungen.

Eine wichtige Voraussetzung für eine koordinierte Stadtentwicklung ist die Vermeidung konkurrierender Verkehrswege, das heißt die parallel laufende Führung von Schiene und Straße. In der regionalen Verkehrsplanung und Investitionspolitik dürften in den Achsen radialer Siedlungskorridore deshalb keine gleichlaufenden Systeme von S-Bahnen (Stadtbahnen) und Schnellstraßen gleichzeitig realisiert werden. Straßenausbauten sollten nur als ergänzende Investitionsvorhaben und in einem ausgewogenen »modal-split«, das heißt einem ausbalancierten Verhältnis zu den öffentlichen Verkehrsmitteln realisiert werden.⁸¹⁸

Dies gilt verstärkt auch für die tangentialen Verbindungen der Entlastungsorte in der Region. Durch Ergänzung oder Neubau des Schienennetzes in der Fläche könnten, zusammen mit koordiniertem Wohnungsbau und Gewerbeansiedlung, die starken Pendlerbeziehungen in die Landeshauptstadt reduziert, beziehungsweise die Pendlerströme vorgegallert aufgefangen werden. Hierzu gehört auch die Verlagerung von Betrieben aus dem Stadtzentrum, die eine zentrale Lage in der City nicht benötigen. Güterverteilungszentren an der Schiene wären geeignet, den tendenziell steigenden Güterverkehr auf der Straße durch ein übergeordnet integriertes Verkehrskonzept zu mildern.⁸¹⁹

Letztendlich ist eine neue Verkehrsinfrastrukturpolitik erforderlich, die den »circulus vitiosus« von Individualverkehr – Straßenbau – Zersiedelung – Individualverkehr – Straßenbau usw. durchbricht, und in der Stadt einem zum Netz vermaschten öffentlichen Verkehr den Vorrang gibt. Dabei kommt es darauf an, den Individualverkehr einzuschränken, wobei zur »Zähmung des Automobils« auf restriktive Maßnahmen nicht verzichtet werden kann.⁸²⁰

Literaturverzeichnis

- ADRIAN, Hanns, Stadtentwicklung und öffentlicher Nahverkehr, in: Bauwelt 1983, Heft 36, Seite 246 bis 252.
- ALBERS, Gerd, Vom Fluchtlinienplan zum Stadtentwicklungsplan, in: Archiv für Kommunalwissenschaften 2. Halbband, Stuttgart 1967, Seite 192 bis 211.
- ALBERS, Gert, Entwicklungslinien im Städtebau, Bauwelt- Fundamente Band 46, Düsseldorf 1975.
- ALKER, Hermann, Vorschlag für Gross-Stuttgart vom 12. Juni 1938, Nachlaß Alker München.
- BAHRDT, Hans Paul, Über die Notwendigkeit der Zähmung des Automobils, in: Archiv für Kommunalwissenschaften, 2. Halbband, Stuttgart 1986, Seite 185 bis 199.
- BALDERMANN, J./HECKING, G./KNAUSS, E., Wanderungsmotive und Stadtstruktur. Empirische Fallstudie zum Wanderverhalten im Großstadtraum Stuttgart. Schriftenreihe 6 des Städtebaulichen Instituts der Universität Stuttgart, Stuttgart 1976.
- BARTETZKO, Dieter, Zwischen Zucht und Ekstase, Zur Theatralik von NS-Architektur, Dissertation, Berlin 1985.
- BAUMEISTER, Reinhard, Gutachten zur Stuttgarter Stadterweiterung, in: Die Stuttgarter Stadterweiterung, Stuttgart 1901, Seite 17 bis 30.
- BENEVOLO, Leonardo, Geschichte der Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts, Band 2, München 1978.
- BERGBREDE, Günter, Der Bahnhof, in: Stadtmagazin 1983, Seite 28 bis 33.
- Bericht der Kommission für die Begutachtung des Projekts der Stadterweiterung vom künstlerischen Standpunkt aus, in: Die Stuttgarter Stadterweiterung, Stuttgart 1901, Seite 179 bis 183.
- BERNDT, Heide, Das Gesellschaftsbild bei Stadtplanern, Stuttgart 1968.
- BLUM, G., Die Personenbahnhöfe in der Entwicklung der Großstädte, in: Verkehrstechnische Woche, Berlin 1929.
- BONATZ, Paul, Die Bauplatzfrage des Hoftheaters in Stuttgart: Botanischer Garten oder Eberhardsgruppe?, Stuttgart 1908.

- BONATZ, Paul, Man kämpft um das schönere Stuttgart!, Eine grundsätzliche Auseinandersetzung zwischen Architekt, Bauherrn und Bauaufsichtsbehörden, in: Die Bauzeitung, Heft 8, Stuttgart 1933.
- BONATZ, Paul, Großstadtentwicklung, Ein Vortrag über Entstehung und Weiterentwicklung des Stadtteils zwischen Altstadt und Bahnhof in Stuttgart, in: Die Bauzeitung, Heft 5, Stuttgart 1934.
- BONATZ, Paul, Gutachten zur Umgestaltung der Innenstadt Stuttgarts 1936, Nachlaß Bonatz.
- BONATZ, Paul, Städtebauliche und Verkehrsfragen in Stuttgart, Gutachten vom 31. Juli 1941.
- BONATZ, Paul, Dr. Todt und seine Reichsautobahnen, in: Die Kunst im Dritten Reich, Heft 3, München 1942.
- BONATZ, Paul, Leben und Bauen, Stuttgart 1950.
- BONATZ, Paul, Paul Bonatz zum Gedenken. Technische Hochschule Stuttgart, Reden und Aufsätze, Stuttgart 1957.
- BOSSOW, Manfred, Öffentlicher Nahverkehr und Politik, Fallstudien über Interessensverflechtungen und -kollisionen am Beispiel der Städte Stuttgart und Freiburg, Dissertation, München 1980.
- BOUSTEDT, Olaf, Stadtregionen in der Bundesrepublik Deutschland, Band 14 der Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Bremen 1960.
- BRAUNER, Detlev, Determinanten von Angebot und Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr, Dissertation, Krefeld, 1986.
- BUCHANAN, Colin, Traffic in Towns, London 1963.
- Bundesministerium für Verkehr, Der Mensch hat Vorfahrt, Kursbuch für die Verkehrspolitik, Bonn 1973.
- Chronik der Haupt- und Residenzstadt Stuttgart, Stuttgart 1903.
- Deutscher Städtetag 1963: Die Verkehrsprobleme der Städte, Denkschrift, Köln 1963.
- DÖCKER, Richard/KEUERLEBER, Hugo, Hochhäuser für Stuttgart, in: Wasmuths Monatshefte für Baukunst, Berlin 1921/22, Seite 376 bis 390.
- DÜLFFER, Jost/THIES, Jochen/HENKE, Josef, Hitlers Städte, Baupolitik im Dritten Reich, Eine Dokumentation, Köln/Wien 1978.
- DURTH, Werner, Reisebilder – Reisebauten, in: Bauwelt, Heft 36, 1983.
- DURTH, Werner/GUTSCHOW, Niels, Träume in Trümmern, Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im Westen Deutschlands 1940–1950, Braunschweig 1988.
- FAERBER, Paul, Nikolaus Friedrich von Thouret, Stuttgart 1949.
- FARENHOLTZ, Christian, Stadtplanung in Stuttgart, in: Heissenbüttel, Helmut (Hrsg.), Stuttgarter Kunst im 20. Jahrhundert, Stuttgart 1979.

- FARENHOLTZ, Christian/HARTENSTEIN, Wolfgang/WILLEKE, Rainer, Innerstädtischer Verkehr heute und morgen. Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie e. V., Nr 12, Frankfurt/Main 1971.
- FEDER, Gottfried, Die Neue Stadt, Berlin 1939.
- FEHL, Gerhard/RODRIGUEZ-LORES, Juan (Hrsg.), Städtebau um die Jahrhundertwende, Materialien zur Entstehung der Disziplin Städtebau, Schriftenreihe Politik und Planung Band 10, Köln 1980.
- FILBINGER, Hans, Probleme des Verkehrs und der Landesplanung, in: Industrie- und Handelsblatt, Nr. 7, Stuttgart 1966.
- FISCHER, Theodor, Städtebau, in: Die Stuttgarter Stadterweiterung, Stuttgart 1901, Seite 235 bis 240.
- FISCHER, Theodor, Stadterweiterungsfragen, Stuttgart 1903.
- FISCHER, Theodor, Sechs Vorträge über Stadtbaukunst, München 1920.
- FISCHER, Theodor, Die Stadt, in: Wissenschaftliche Vorträge der Hochschultagung der Technischen Hochschule München, München 1928.
- FOURASTIE, Jean, Die große Hoffnung des 20. Jahrhunderts, Köln 1954.
- FRIEDRICHS, Jürgen, Stadtanalyse, Soziale und räumliche Organisation der Gesellschaft, Reinbeck 1977.
- 65 Jahre Stuttgarter Hauptbahnhof 1922–1987, 3. Band Erinnerungen an die Schwäbische Eisenbahn, Stuttgart 1987.
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Entwurf 1970, Bundesratsdrucksache 258/1970.
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Entwurf 1971, Bundesratsdrucksache 533/1971.
- Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 1965.
- Generalverkehrsplan Stadt Stuttgart 1962: Individualverkehr, Band 1, Fließender Verkehr. Bearbeitet vom Planungsamt.
- Generalverkehrsplan Stadt Stuttgart 1965: Individualverkehr, Band 2, Teil A: Ruhender Verkehr in der Innenstadt, Teil B: Fußgängerverkehr in der Innenstadt.
- Generalverkehrsplan Stadt Stuttgart 1975/76, Teil II Prognose, Teilentwurf von 10. November 1975.
- GÖRL, Otto Peter, Die Unmöglichkeit der autogerechten Stadt, in: GLASER, Hermann (Hrsg.), Urbanistik, München 1974.
- GOTTHOLD, Jürgen, Stadtentwicklung zwischen Krise und Planung, Köln 1978.
- GROCHE, G., Die Stuttgarter U-Bahn-Konzeption, in: Nahverkehrspraxis, 1969, Seite 539 bis 542.
- GRUBER, Karl, Die Gestalt der deutschen Stadt, München 1983.

- GRÜTER, Rolf, Die S-Bahn Stuttgart, Bau der Tunnelstrecke Stuttgart Hauptbahnhof-Schwabstraße, in: Der Eisenbahningenieur, Heft 11, 1976, Seite 454 bis 464.
- GRUND, Peter, Entwürfe für die städtebauliche Umgestaltung von Stuttgart, Trier, Koblenz und Düsseldorf, in: Deutsche Bauzeitung, Heft 26, Berlin 1939, Seite 543 bis 547.
- GUDE, Sigmar, Wirtschaftsentwicklung, Infrastrukturpolitik und Stadtplanung, in: KORTE, Hermann (Hrsg.), Soziologie der Stadt, München 1972, Seite 152 bis 178.
- GUDE, Sigmar, Infrastrukturpolitik und Stadtplanung, in: SIMONIS, Udo Ernst (Hrsg.), Infrastruktur-Theorie und Politik, Köln 1977.
- HAGEL, Jürgen, Stuttgart – Im Spiegel alter Karten und Pläne, Stuttgart 1984.
- HAHN, Jürgen, Stuttgart und der Mittlere Neckarraum, in: Kommunalwirtschaft, Heft 5, 1966, Seite 219 bis 223.
- HAHN, Jürgen, Die Regionalplanung im Mittleren Neckarraum, in: Baden-württembergisches Verwaltungsblatt, Heft 3, 1967, Seite 33 bis 36.
- HAHN, Jürgen/BRANDEL, Josef, Die kommunale Verwaltungsreform in Baden-Württemberg, in: Archiv für Kommunalwissenschaften, 1. Halbband, Stuttgart 1974, Seite 1 bis 16.
- HESSE, Joachim Jens, Stadtentwicklungsplanung: Zielfindungsprozesse und Zielvorstellungen, Stuttgart 1972.
- HEUER, Hans, Sozioökonomische Bestimmungsfaktoren der Stadtentwicklung, Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik, Band 50, Stuttgart 1977.
- HEUER, Hans/SCHÄFER, Rudolf, Stadtflucht, Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik, Band 62, Stuttgart 1978.
- HEGEMANN, Werner, Nachwort über die Arbeiten von Bonatz und Scholer und: Renaissance des Mittelalters?, in: Wasmuths Monatshefte für Baukunst, Band 12, Berlin 1928, Seite 153 bis 166.
- HEYER, Gustav, Städtebauliche Verkehrsplanung, in: Industrie- und Handelsblatt, Heft 1, Industrie- und Handelskammer Stuttgart (Hrsg.), Stuttgart 1957, Seite 6 bis 8.
- HILLEBRECHT, Rudolf, Tendenzen heutiger Stadtplanung, in: Archiv für Kommunalwissenschaften, 2. Halbband, Stuttgart 1967, S. 185 bis 191.
- HOSS, Walther, Der Aufbauplan der Stadt Stuttgart, in: Die Neue Stadt, III. Jahrgang 1949, Seite 50 bis 58.
- IRLE, Martin, Gemeindesoziologische Untersuchung zur Ballung Stuttgart, Institut für Raumforschung (Hrsg.), Bad Godesberg 1960.
- KANDLER, Jakob, Wechselbeziehungen zwischen Verkehrsplanung und Stadtentwicklung, in: Archiv für Kommunalwissenschaften 2. Halbband, Stuttgart 1987, Seite 190 bis 205.

- KERCKHOFF, Ulrich, Eine Abkehr vom Historismus oder Weg zur Moderne – Theodor Fischer, Dissertation Stuttgart 1987.
- KRABBE, Wolfgang, Die deutsche Stadt im 19. und 20. Jahrhundert, Göttingen 1989.
- KÜBLER, H., Die Erweiterung des Hauptbahnhofs Stuttgart. Eine bau- und betriebstechnische Studie, Stuttgart 1905.
- LAMBERT, Walther/FEUCHTINGER, Max, Verkehrsuntersuchung über die Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs im Raume Stuttgart, Stgt. 1959.
- LAMBERT, Walther/KECKEISEN, Willi, Bahnhofsplätze. Ihre Gestaltung unter dem Einfluß des Eisenbahnverkehrs, in: Eisenbahntechnische Rundschau, Heft 6, Köln 1952, Seite 208 bis 220.
- LAMBERT, Walther, Die Problematik des Großstadtverkehrs, in: Staatsanzeiger für Baden-Württemberg, Nummer 64, 1955.
- LAMBERT, Walther/KECKEISEN, Willi, Stadtbahn Stuttgart, in: Die Bundesbahn, Heft 21, 1956, Seite 2 bis 12.
- LAMBERT, Walther, Zur Bewältigung des Verkehrs, in: Industrie- und Handelsblatt, Heft 1, Industrie- und Handelskammer Stuttgart (Hrsg.), Stuttgart 1957, Seite 5 bis 6.
- LAMBERT, Walther, Maßnahmen zur Behebung der großstädtischen Verkehrsnot, in: Verkehr und Technik, Heft 8, Bielefeld 1957.
- LEHNER, Friedrich, Geordneter Verkehr – Voraussetzung für ein gedeihliches Leben in den großstädtischen Agglomerationen, in: Internationales Archiv für Verkehrs wesen, Heft 8, 1962.
- LEIBBRAND, Karl, Verkehrsplanung für Großstädte, in: Straße und Verkehr, Nummer 10, Zürich 1951, Seite 301 bis 308.
- LEIBBRAND, Karl, Verkehrsplanung in Großstädten unter besonderer Berücksichtigung der Stuttgarter Innenstadt, in: Internationales Archiv für Verkehrswesen, Nummer 21, Frankfurt/Main 1951, S. 485 bis 491.
- LEIBBRAND, Karl, Stuttgarter Verkehrssorgen, in: Industrie- und Handelsblatt, Heft 3, Industrie- und Handelskammer Stuttgart (Hrsg.), Stuttgart 1957, Seite 62 bis 63.
- LEIBBRAND, Karl, Stadt und Verkehr, Basel 1980.
- LINDER, Wolf/MAURER, Ulrich/RESCH, Hubert, Erzwungene Mobilität, Alternativen zur Raumordnung, Stadtentwicklung und Verkehrspolitik, Köln 1975.
- LUTZ, Jürgen, Der Ausbau der Stuttgarter Straßenbahn zur Stadtbahn, in: Straßenbahn-Magazin, 197, Seite 259 bis 278.
- MARX, Detlev, Soziale Probleme der heutigen Verstädterungstendenzen, in: KÜLP, Bernhard/HAAS, Heinz-Dieter (Hrsg.), Soziale Probleme der modernen Industriegesellschaft, Schriften des Vereins für Socialpolitik, Band 92/1, Berlin 1977, Seite 289 bis 337.

- MECKELEIN, W., Entwicklungstendenzen der Kulturlandschaft im Industriezeitalter. Raumordnung und Bauleitplanung im ländlichen Raum. Schriftenreihe des Instituts für Städtebau und Raumordnung, Band 1, Stuttgart 1964.
- Ministerkonferenz für Raumordnung 1968, in: Raumordnung und Verkehr, Sonderbeilage des Staatsanzeigers Baden-Württemberg, März 1971.
- MITSCHERLICH, Alexander, Die Unwirtlichkeit unserer Städte, Anstiftung zum Unfrieden, Frankfurt 1965.
- Nachbarschaftsverband Stuttgart, Verkehrsuntersuchung im Gebiet des Nachbarschaftsverbandes, Stuttgart 1985.
- Neugestaltung der Stadt der Auslandsdeutschen Stuttgart, Stadtplanungsamt (Hrsg.), Stuttgart 1941.
- OETTL, Karl, Grenzen der erwerbswirtschaftlichen und der öffentlich-wirtschaftlichen Planung, in: BERGNER, Heinz (Hrsg.), Planung und Rechnungswesen in der Betriebswirtschaftslehre, Berlin 1981.
- PICCINATO, Giorgio, Städtebau in Deutschland 1871–1914: Genese einer wissenschaftlichen Disziplin, Bauwelt Fundamente Band 62, Braunschweig 1983.
- PIRATH, Carl/WETZEL, Heinz, Die Verkehrsplanung und die städtebauliche Neugestaltung von Stuttgart vom 15. März 1941, Archiv des Instituts für Verkehrswissenschaft und Eisenbahnwesen der Universität Stuttgart.
- PIRATH, Carl, Die Verkehrsplanung, Grundlagen und Gegenwartsprobleme, Aufbau-Sonderhefte, Heft 4, Stuttgart 1948.
- PIRATH, Carl, Die Stuttgarter Verkehrsprobleme, in: Die Neue Stadt, Stuttgart 1949, Seite 59 bis 63.
- RÄNTZSCH, Andreas, 140 Jahre Zentralbahnhof Stuttgart, Schorndorf 1987.
- RÄNTZSCH, Andreas, Stuttgart und seine Eisenbahnen, Heidenheim 1987. Raumordnungsbericht 1966, Bundestagsdrucksache 5/1155.
- Regionalplan Mittlerer Neckar, Regionalverband der Region Mittlerer Neckar, Stuttgart 1984.
- REICHOW, Bernhard, Die autogerechte Stadt, Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos, Ravensburg 1959.
- REIFF, Hermann, Zum kommenden Gebietsentwicklungsplan für den Mittleren Neckarraum, in: Baden-württembergisches Verwaltungsblatt, Heft 11, 1966, Seite 161 bis 165.
- RIEHL, Wilhelm, Die Naturgeschichte des Volkes, Stuttgart 1894.
- ROMMEL, Manfred, Denkschrift zur Kernstadt-Umland-Frage, in: Amtsblatt der Stadt Stuttgart, Nummer 49, 1975.

- ROMMEL, Manfred, Stellungnahme zum Gutachten der Stadt-Umland-Kommission, Stuttgart 1977.
- ROSER, Matthias, Der Stuttgarter Hauptbahnhof – ein vergessenes Meisterwerk der Architektur, Stuttgart 1987.
- Sachverständigenausschuß für Raumordnung 1961: Die Raumordnung in der Bundesrepublik Deutschland, Gutachten, Stuttgart 1961.
- Sachverständigenkommission 1964: Bericht über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, Bundestagsdrucksache 4/2661.
- SCHAECHTERLE, Karl, Die Ausgestaltung der Verkehrsanlagen in und um Stuttgart, in: Verkehrstechnische Woche, Berlin 1930, Seite 389 bis 410.
- SCHÄFERS, Bernhard, Sozialstruktur der Bundesrepublik Deutschland, Stuttgart 1976.
- SCHNEIDER, Wolfgang Christian, Hitlers »wunderschöne Hauptstadt des Schwabenlandes«, Nationalsozialistische Stadtplanung, Bauten und Bauvorhaben in Stuttgart, in: Demokratie & Arbeitergeschichte, Stuttgart 1982, Seite 51 bis 95.
- SCHRAG, Wolfgang, Die Bedeutung des Nahschnellverkehrs auf der Schiene im Stuttgarter Wirtschaftsraum unter besonderer Berücksichtigung der V-Bahn Stuttgart, in: Die Bundesbahn, Heft 19/20, 1964, Seite 723 bis 727.
- Stadt Stuttgart (Hrsg.), 20 Jahre Stadtbahnbau Stuttgart, Internationale Industrie-Bibliothek, Band 119, München 1983.
- Stadt Stuttgart/Landesbank Stuttgart, Auslobungsunterlagen Bank- und Verwaltungszentrum am Hauptbahnhof Stuttgart, 1988.
- Stadt Stuttgart. Protokoll der Preisgerichtssitzung Städte baulicher Ideen- und Realisierungswettbewerb am Hauptbahnhof Stuttgart, 1989.
- Stadt-Umland-Kommission Stuttgart, Bericht zur Stadt-Umland-Frage im Raum Stuttgart, Stuttgart 1977.
- STEIERWALD/SCHÖNHARTING, Verkehrsuntersuchung zur Bebauung Stückgutbahnhof Stuttgart, 1988.
- Stellungnahme der Bundesregierung 1965 zum Bericht der Sachverständigenkommission 1964, Bundestagsdrucksache 4/3602
- STRÖLIN, Karl, Die Durchführung von Altstadtsanierungen, in: Die Reichsplanung, Band 1, 1935, Seite 143 bis 147.
- Die Stuttgarter Stadterweiterung, mit volkswirtschaftlichem, hygienischen und künstlerischen Gutachten, Stadtschultheißenamt Stuttgart (Hrsg.), Stuttgart 1901.
- THIES, Jochen, Nationalsozialistische Stadtplanung: Die Führerstädte, in: Die alte Stadt, Zeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege, Stuttgart 1978, Seite 23 bis 38.

- TIEDJE, W./RIETLI, H., Gutachten über die Ausgestaltung des Verkehrsnetzes von Gross-Stuttgart, Stuttgart 1941.
- TOYNBEE, Arnold, Unaufhaltsam wächst die Stadt, Stuttgart 1971.
- V-Bahn Stuttgart, Stuttgarter Beiträge Band 1, Stuttgart 1966.
- VIETZEN, Hermann, Ein Stadtteil wandelt sich. Aus der Geschichte des Bahnhofsviertels in Stuttgart, Stuttgarter Beiträge Band 9, Stuttgart 1972.
- VOGEL, Hans-Jochen, Verlautbarung des Deutschen Städtetags zur Eröffnung der fliegenden Pressekonferenz, in: Der Städtetag, April 1961, Seite 177 bis 178.
- WECKBACH, Stefan, Polit-ökonomische Untersuchung der Entstehung und Bewältigung städtischer Probleme, Dissertation, Königstein/Taunus, 1981.
- WEISS-VOSENKUHL, Dorothea, Das Opernhaus von Max Littmann (1910 bis 1912), Stuttgart 1983.
- WEDLER, Jürgen, Die S-Bahn Stuttgart, in: Der Eisenbahningenieur, Heft 11, 1976, Seite 445-453.
- WERNER, Frank, Stuttgarter Architektur bis 1945, in: HEISSENBÜTTEL, Helmut (Hrsg.), Stuttgarter Kunst im 20. Jahrhundert, Stuttgart 1979.
- WERNER, Hermann, Gedanken über die Stadtbauplangestaltung in der Umgebung des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs, Stuttgart 1910.
- WEYL, Heinz, Bericht zur Stadt-Umland-Frage im Raum Stuttgart, in: Die öffentliche Verwaltung, Heft 17, 1977, Seite 628 bis 631.
- WIEDMANN, Gerhard, Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden durch Zuwendungen des Bundes, in: Württembergische Gemeindezeitung 1970.

Anmerkungen

- 1 Krabbe, Wolfgang, Die deutsche Stadt im 19. und 20. Jahrhundert, Göttingen 1989, Seite 69.
- 2 Marx, Detlev, Soziale Probleme der heutigen Verstädterungstendenzen, in: Kulp, Bernhard/Haas, Heinz-Dieter (Hrsg.), Soziale Probleme der modernen Industriegesellschaft, Schriften des Vereins für Socialpolitik, Band 92/1, Berlin 1977, Seite 289 bis 337, hier Seite 295 bis 298.
- 3 Toynbee, Arnold, Unaufhaltsam wächst die Stadt, Stuttgart 1971, Seite 37 und Seite 147.
- 4 Piccinato, Giorgio, Städtebau in Deutschland 1871–1914: Genese einer wissenschaftlichen Disziplin, Bauwelt Fundamente Band 62, Braunschweig 1983, Seite 27. – Die deutschen Länder beteiligten sich zunehmend an der Finanzierung der Eisenbahnen und wurden schnell zu deren Besitzern und Verwaltern. So befanden sich im Jahr 1840 noch 92 Prozent der preußischen Eisenbahnlinien in privater Hand, im Jahr 1880 jedoch nur noch 5,5 Promille.
- 5 Fehl, Gerhard/Rodriguez-Lores, Juan (Hrsg.), Städtebau um die Jahrhundertwende, Materialien zur Entstehung der Disziplin Städtebau, Schriftenreihe Politik und Planung Band 10, Köln 1980, Seite 13.
- 6 Schäfers, Bernhard, Sozialstruktur der Bundesrepublik Deutschland, Stuttgart 1976, Seite 219.
- 7 Weckbach, Stefan, Polit-ökonomische Untersuchung der Entstehung und Bewältigung städtischer Probleme, Dissertation Königstein/Taunus, 1981, Seite 41.
- 8 Piccinato, Giorgio, a. a. O., Seite 21. – So ist zwischen der Stadt der industriellen Revolution und dem städtebaulichen Leitbild der Stadt des Barockzeitalters, dessen Erscheinungsbild weitgehend durch den Willen des Fürsten gekennzeichnet war, ein radikaler Einschnitt vorhanden und eine ebenso geringe Kontinuität festzustellen, wie zwischen der barocken und der mittelalterlichen Stadt, deren organisches Wachstum lange Zeit wesentlich durch Verlauf und Bestand der Stadtmauer gekennzeichnet war.
- 9 Albers, Gerd, Vom Fluchtlinienplan zum Stadtentwicklungsplan, in: Archiv für Kommunalwissenschaften, 2. Halbband, Stuttgart 1967, Seite 196 ff.
- 10 Öffentlich waren grundsätzlich die Straßen und Plätze, deren Anordnung durch Fluchtlinienpläne festgelegt wurden. Demgegenüber unterlag die rückwärtig hinter den Straßen liegende Bebauung sowie die Hofeinteilung dem privaten Bereich, der entsprechend den ortsüblichen Bauordnungen erstellt wurde.
- 11 Bergbrede, Günter, Der Bahnhof, in: Stadtmagazin 1983, Seite 29.
- 12 Krabbe, Wolfgang, a. a. O., Seite 83. – Die Gesellschaften kauften die Grundstücke auf und produzierten, sofern die Gemeinde einen Bebauungsplan aufgestellt hatte, die baureifen Grundstücke.
- 13 Dieses legte jedoch allenfalls einen allgemeinen und groben Rahmen für die Bebauung fest, innerhalb dessen der Bürger das Recht besaß, seinen maximalen individuellen Profit zu erzielen, denn die öffentlichen Maßnahmen machten an den Grenzen der Bauparzellen halt.
- 14 Vergleiche: Die Stuttgarter Stadterweiterung, mit volkswirtschaftlichem, hygienischen und künstlerischen Gutachten, Stadtschultheissenamt Stuttgart (Hrsg.), Stuttgart, 1901, Seite X. – Oberbürgermeister von Gauss führte aus, daß die »allgemeine Bauordnung vom 6.10.1872 mit Recht von dem Grundsatz der Baufreiheit ausgegangen sei, und Baubeschränkungen nur insoweit für zulässig erklärt habe, als sie in Rücksicht auf öffentliche, insbesondere sanitäre Interessen geboten seien«. Die öffentliche Gewalt dürfe dem aus dem Grundeigentum fließenden Recht zu bauen nur insoweit Schranken setzen, als das zur Wahrung der Interessen des Gemeinwesens notwendig sei. Daher sei die möglichst freie Bewegung für die öffentlichen, wie die privaten Interessen das zuträglichste, denn sie befördere die »Baulust« und sichere damit am besten die Bedürfnisse der wirtschaftlichen Verhältnisse. Das Gesetz kenne darum nur insoweit Einschränkungen der Baufreiheit, als solche durch die »Sorge für den freien Verkehr, die Fürsorge für die allgemeine Sicherheit und Gesundheit und den Schutz gegen Feuersgefahr unumgänglich geboten seien«.

- 15 Sie betrafen die Gebäudehöhe, das Bauvolumen, die Abstandsflächen, die überbaubare Grundstücksfläche und die Festsetzung der rückwärtigen Baulinie; letztere vor allem für die bauliche Ausnutzung des Blockinnern. Die Zonen-, Stufen- oder Staffelbauordnungen unterteilten das Stadtgebiet weiter in Wohn-, Fabrik- und gemischte Viertel.
- 16 Krabbe, Wolfgang, a. a. O., Seite 86.
- 17 Vergleiche: Oettle, Karl, Grenzen der erwerbswirtschaftlichen und der öffentlich-wirtschaftlichen Planung, in: Bergner, Heinz (Hrsg.), Planung und Rechnungswesen in der Betriebswirtschaftslehre, Berlin 1981, Seite 283 ff.
- 18 Leibbrand, Karl, Stadt und Verkehr, Basel, 1980, Seite 71 f. Die angegebenen Geschwindigkeiten beziehen sich auf den Haus-Haus-Verkehr.
- 19 Kandler, Jakob, Wechselbeziehungen zwischen Verkehrsplanung und Stadtentwicklung, in: Archiv für Kommunalwissenschaften, 2. Halbband Stuttgart 1987, Seite 196.
- 20 Heuer, Hans/Schäfer, Rudolf, Stadtflicht, Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik, Band 62, Stuttgart 1978, Seite 139.
- 21 Kandler, Jakob, a. a. O., Seite 200.
- 22 Leibbrand, Karl, a. a. O., Seite 119.
- 23 Bundesministerium für Verkehr, Der Mensch hat Vorfahrt, Kursbuch für die Verkehrspolitik, Bonn 1973, Seite 8.
- 24 Dazu Feder, Gottfried, Die Neue Stadt, Berlin 1939.
- 25 Durth, Werner, Reisebilder – Reisebauten, Bauwelt, Heft 36, 1983, Seite 216.
- 26 Krabbe, Wolfgang, a. a. O., Seite 87.
- 27 Friedrichs, Jürgen, Stadtanalyse, Soziale und räumliche Organisation der Gesellschaft, Reinbek 1977, Seite 169.
- 28 Gotthold, Jürgen, Stadtentwicklung zwischen Krise und Planung, Köln 1978, Seite 10.
- 29 Hesse, Joachim Jens, Stadtentwicklungsplanung: Zielfindungsprozesse und Zielvorstellungen, Stuttgart 1972, Seite 20 f.
- 30 Gotthold, Jürgen, a. a. O., Seite 16.
- 31 Heuer, Hans, Sozioökonomische Bestimmungsfaktoren der Stadtentwicklung, Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik, Band 50, Stuttgart 1977, Seite 263 f.
- 32 Gude, Sigmar, Infrastrukturpolitik und Stadtplanung, in: Udo Ernst Simonis (Hrsg.), Infrastruktur-Theorie und Politik, Köln 1977, Seite 317.
- 33 Hillebrecht, Rudolf, Tendenzen heutiger Stadtplanung, in: Archiv für Kommunalwissenschaften, 2. Halbband, Stuttgart 1967, Seite 187. – Hillebrecht kann als der konsequenteste Verfechter des Regionalstadtprinzips gelten, dessen Planungsmodelle, als Antithese zur historisch monozentrisch entwickelten Stadt, ein polyzentrisches Stadtbild forderten.
- 34 Gude, Sigmar, Wirtschaftsentwicklung, Infrastrukturpolitik und Stadtplanung, in: Hermann Korte (Hrsg.), Soziologie der Stadt, München 1972, Seite 167.
- 35 Adrian, Hanns, Stadtentwicklung und öffentlicher Nahverkehr, in: Bauwelt 1983, Heft 36, Seite 246.
- 36 Vergleiche: Baldermann, J./Hecking, G./Knauss, E., Wanderungsmotive und Stadtstruktur. Empirische Fallstudie zum Wanderungsverhalten im Großstadtraum Stuttgart. Schriftenreihe 6 des Städtebaulichen Instituts der Universität Stuttgart, Stuttgart 1976, Seite 116.
- 37 Regionalplan Mittlerer Neckar, Regionalverband der Region Mittlerer Neckar, Stuttgart 1984. – Der Plan sieht eine Konzentration von Bevölkerungs- sowie Wohn- und Arbeitsstätten innerhalb der Entwicklungssachsen und der zentralen Orte vor, was den Wert der schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrsmittel unterstreicht.
- 38 Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 27. November 1986.
- 39 Vietzen, Hermann, Ein Stadtteil wandelt sich, Stuttgarter Beiträge Band 9, Stuttgart 1972, Seite 10.
- 40 Faerber, Paul, Nikolaus Friedrich von Thouret, Stuttgart 1949, Seite 174
- 41 Faerber, Paul, a. a. O, Seite 174
- 42 Die Ludwigstraße in München weist im Vergleich dazu lediglich eine Breite von 38 Metern auf.
- 43 Hagel, Jürgen, Stuttgart – Im Spiegel alter Karten und Pläne, Stuttgart 1984, Seite 77.
- 44 Erstes Morgenblatt der Frankfurter Zeitung vom 29. Juni 1916. – Der Stuttgarter J. F. Haeuselmann gibt hier einen historischen Rückblick über die Entstehung der Friedrichsvorstadt.
- 45 Siehe dazu die sehr ausführlichen Darstellungen von Rantzsch, Andreas, Stuttgart und seine Eisenbahnen, Heidenheim 1987, Seite 40 bis 81.
- 46 Rantzsch, Andreas, 140 Jahre Zentralbahnhof Stuttgart, Schorndorf 1987, Seite 21.
- 47 Vergleiche die Denkschrift von Albert Sprickerhof vom Mai 1901, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 16.

- 48 Gutachten über den Umbau des Hauptbahnhofs Stuttgart, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 5 und Staatsarchiv Ludwigsburg, E 79 II, laufende Nummer 2.
- 49 Staatsarchiv Ludwigsburg, E 79 II, laufende Nummer 13, sowie Rantzsch, Andreas, Stuttgart und seine Eisenbahnen, Heidenheim 1987, Seite 218. – Für die verschiedenen Entwürfe waren die Abstände des Empfangsgebäudes von der Schloßstraße maßgebend. Diese variierten zwischen 40, 80 und 170 Metern, wodurch sich unterschiedlich große Vorplätze ergeben hätten.
- 50 Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 15.
- 51 Erläuterungsbericht zum Entwurf eines Durchgangsbahnhofes für Stuttgart von Weihrauch/Mayer, Berlin/Hamburg 1906, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 15 und Staatsarchiv Ludwigsburg, E 79 II, laufende Nummer 14.
- 52 Die Linie A führte von der Legionskaserne über die Kronprinz- und Friedrichstraße zum Hotel Marquardt. Von dort aus überschritt die Bahn die Kronenstraße und führte zum Bahnhof. Hinter der Bahnhofshalle tauchte die Linie ab und unterführte die Linie B. – Die Linie B unterfuhr die Gäubahn und die Ludwigsburger Fernbahn. Als Fahrtdauer auf dem rund 13,5 Kilometer langen Ring wurden 35 Minuten angenommen.
- 53 Vorlage der Generaldirektion der Staatseisenbahnen vom 2. März 1906, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 15.
- 54 Rantzsch, Andreas, a. a. O., Seite 238.
- 55 Die Stuttgarter Stadterweiterung, a. a. O., Seite 117. – Das alte Stuttgarter Ortsbaustatut vom Jahr 1874 beließ, wie das neue vom Jahr 1897, in der Kernstadt die übliche geschlossene Bauweise. Es sah weiterhin für Straßen von mindestens 20 Metern Breite die Bestimmung vor, wonach das Zusammenbauen der Häuser gestattet oder vorgeschrieben werden konnte. Die Gebäudehöhe war insoweit beschränkt, als sie nach der staatlichen Bauordnung die Straßenbreite nicht um mehr als 4,5 Meter übersteigen und nach dem alten Stuttgarter Statut nicht mehr als 20 Meter betragen durfte. Bei dem neuen Ortsbaustatut gab es nun Bestrebungen, in weitgehendem Maß die Seitenabstände der Häuser zu vergrößern, die Gebäudehöhe zu beschränken und die Bauenden zum Freihalten eines hinter dem Haus liegenden Hofes zu verpflichten. So wurde bei der Gebäudehöhe nach der Zonenzugehörigkeit unterschieden. Bei Zone I durfte 4,5 Meter über Straßenbreite und bis zu einer Höhe von 20 Metern, bei Zone II und III nur noch 2 Meter über Straßenbreite gebaut werden. Die Stockwerkzahl wurde an weniger als 16 Meter breiten Straßen auf 4 beschränkt sowie die Abstände der Gebäude und der Hinterhöfe entsprechend ihrer Zonenzugehörigkeit nach außen aufgelockert.
- 56 Die Stuttgarter Stadterweiterung, a. a. O., Seite X.
- 57 Albers, Gerd, Entwicklungslinien im Städtebau, a. a. O., Seite 49.
- 58 Die Bauzeitung, 18. Jahrgang, Nummer 19, Stuttgart 1921. – In diesem Nachruf »an der Bahre des Königstors und des Marstalls« bedauerte es Bonatz, daß der Boden nicht von der Stadt gekauft und auf dem Wege des Erbbaurechts anderen Nutzern überlassen werden konnte. Dadurch wäre das Gelände nicht der Spekulation anheimgefallen, sondern die Gemeinde in den Genuß der Wertsteigerung gekommen. Dies hätte auch zu einer Neuordnung der Parzellenstruktur im Interesse einer besseren Bebauung führen können.
- 59 Baumeister, Reinhard, Gutachten zur Stuttgarter Stadterweiterung, in: Die Stuttgarter Stadterweiterung, Stuttgart 1901, Seite 18 ff.
- 60 Die Stuttgarter Stadterweiterung, a. a. O., Seite XII ff. – Oberbürgermeister von Gauß erhob die Frage, ob man bei der Feststellung des Stadtbauplans und der Bebauungsvorschriften die landschaftlichen Lagen Stuttgarts berücksichtigen solle. Da Stuttgart in einem verhältnismäßig engen Tal liege, sei es wünschenswert, daß nicht zu eng gebaut werde. Daraus bildeten sich von selbst hohe Grundwerte.
- 61 Baumeister, Reinhard, a. a. O., Seite 17 bis 30.
- 62 Die Stuttgarter Stadterweiterung, a. a. O., Seite XIII. – Von Gauß führte weiter aus, daß hohe Mietpreise allgemeine Probleme seien, die man nicht Bauspekulanten zur Last legen könne. Die Mietzinssteigerung sei zur Sicherung der Grundrente der Bauinvestoren notwendig, da ansonsten eine Stockung der Bautätigkeit einträte. Deshalb richte sich der Wert des Bodens nicht nach seiner Bebauungsfähigkeit, denn es sei keineswegs so, daß der Wert eines Grundstücks lediglich eine Funktion dessen sei, was darauf gebaut werden könne. Denn dann wäre, führte von Gauß, die kapitalistischen Triebkräfte vollkommen ignorierend, aus, nicht bebaubarer Boden wertlos.
- 63 Die Stuttgarter Stadterweiterung, a. a. O., Seite XXIV.
- 64 Fischer, Theodor, Städtebau, in: Die Stuttgarter Stadterweiterung, a. a. O., Seite 235 ff. – In seiner Beschreibung bildet der Bahnhofplatz den Verkehrsmittelpunkt der Stadt, von dem aus mehrere Straßen sich verzweigen, wobei die mittlere der Straßen der Symmetrie wegen angelegt ist, also nicht als

geeignet erscheint, Verkehr aufzunehmen. Dies ist als Hinweis auf die Mittelstraße in Fischers Stadtbauplan zum Stuttgarter Bahnhofsgelände zu verstehen, die in ihrer gekrümmten Form und ihrer unterschiedlichen Breite, bis hin zu dem platzartigen Aufschluß am Bahnhofsvorplatz, auch nicht als reine Verkehrsstraße gedacht war, sondern städtebaulich repräsentative Akzente und einen monumentalen Abschluß zum Bahnhof setzen wollte. Dieser als »Sichtachse« verstandenen Straße sollten sich dann mehrere querlaufende Straßen von geringer Länge und Breite unterordnen.

65 Fischer, Theodor, Stadterweiterungsfragen, Stuttgart 1903, Seite 8. – Fischer schrieb, daß in Stuttgart die »gänzliche Abwesenheit von Städtebaukunst klar zu Tage trete und dem Auge ein Greuel sei«. Dabei bezeichnete er die »Gliederung der Massen nach Herrschendem und Beherrschtem« als eines der wichtigsten Kunstmittel im Städtebau. Mehr noch als in anderen Städten sei die Tallage Stuttgarts für eine harmonische Stadtentwicklung verhängnisvoll, denn von den Höhen herab sei ein unlöslicher Widerspruch zwischen dem »klassischen« Viertel um das Alte Schloß, mit seiner dominanten künstlerischen Einheit, und den Stadterweiterungen des ausgehenden 19. Jahrhunderts zu erkennen.

66 Kerckhoff, Ulrich, Eine Abkehr vom Historismus oder Weg zur Moderne – Theodor Fischer, Dissertation, Stuttgart 1987, Seite 113.

67 Bericht der Kommission für die Begutachtung des Projekts der Stadterweiterung vom künstlerischen Standpunkt aus, in: Die Stuttgarter Stadterweiterung, a. a. O., Seite 179 ff. Die Kommission sah den Reiz des Stadtbildes gerade in der massiven Bebauung einzelner bedeutsamer Höhen, wie dem Reinsburghügel und dem Kriegsberg.

68 Fischer, Theodor, a. a. O., Seite 19 ff.

69 Dies beleuchtet schlaglichtartig die Neugestaltungspläne der Stadt aus dem Jahr 1941, die auf der Karlshöhe den Reichsrundfunksender und auf der Uhlandshöhe ein Gaudium vorgesehen hatten. – Die Neugestaltung der Stadt der Auslandsdeutschen Stuttgart, Stadtplanungsamt (Hrsg.), Stuttgart 1941. – Die städtebaulichen Absichten Fischers trafen sich natürlich nicht mit den propagandistischen, repräsentativ monumentalen Bauzielen des Dritten Reichs, da Fischer durch Akzentuierung eine künstlerische Einheit schaffen wollte, die Nationalsozialisten jedoch ihre Architektur als ewig in Stein geronnene Ideologie betrachteten. – Fischer, Theodor, a. a. O., Seite 20.

70 Fischer, Theodor, Sechs Vorträge über Stadtbaukunst, München 1920, Seite 8. – Er forderte vom Architekten, daß er in der Frage des städtebaulichen Entwurfs »kein Ideologe sei, und nicht einer Laune, einer Mode oder einer Kunstliebe zuliebe dem Ganzen Gewalt antue.« Er fühlte sich dabei besonders dem Beispiel des Dorfes und der Kleinstadt verpflichtet, und demzufolge faßte er auch die Großstadt im heutigen Sinn der Nachbarschaften als eine Summe sich ergänzender Kleinstädte auf.

71 Riehl, Wilhelm, Die Naturgeschichte des Volkes, Stuttgart 1894, Seite 102 und 110. – Die Großstadtfeldlichkeit gipfelte dann Anfang des 20. Jahrhunderts in der Person Paul Schulze-Naumburgs.

72 Fischer, Theodor, Sechs Vorträge über Stadtbaukunst, München 1920, Seite 15 ff. – Diese als Hierarchie der Baugestaltung angesprochene Rangordnung war für Fischer allgemein gültige Richtschnur, der sich im städtebaulichen Plan alles unterzuordnen hatte. Er ging dabei von einem übergeordneten, räumlichen Bezugspunkt aus und bildete kleinere Einheiten ähnlicher Struktur, die wiederum einer Dominanten zugeordnet wurden. Für die plastische Wirkung der Baumassen war ihr Eindruck auf den Fußgänger maßgebend. Dieselben Ansichten vertrat später auch Fischers Schüler Paul Bonatz, dessen Entwürfe zur Bahnhofsvorplatzgestaltung sich bewußt dem Empfangsgebäude des Bahnhofs unterordnen sollten, indem er bei dem asymmetrischen Grundriß auf eine ausgewogene Höhenentwicklung der Platzwände achtete.

73 Fischer, Theodor, Die Stadt, in: Wissenschaftliche Vorträge der Hochschultagung der Technischen Hochschule München, München 1928, Seite 13. – Es ging Fischer um optisch erfassbare Einzelräume, vor allem um Gestaltungsmöglichkeiten der Straße und des Platzes. Dabei zielten nahezu alle Vorschläge auf eine Auflockerung starrer Baufluchten, bei der ungleiche Straßenbreiten, Visierbrüche und verschiedene Haushöhen zur Betonung der perspektivischen Wirkung vorgesehen waren. Zum zentralen und künstlerisch wichtigsten Gegenstand städtebaulicher Gestaltungsüberlegungen wurde der Bahnhofsvorplatz.

74 Fischer, Theodor, a. a. O., Seite 17. – Dieser Gedanke ist in seinem Stadtplan für das Stuttgarter Bahnhofsgelände klar zu erkennen. Die dem Hauptverkehr untergeordneten gekrümmten Straßen, von Fischer in Anlehnung an die städtebaulichen Ideen von Camillo Sitte geplant, sollten als Gestaltungsmerkmal einen Beitrag zur »Stadtbaukunst« leisten.

75 Fischer, Theodor, a. a. O., Seite 83. – Fischer erkannte, daß der Bahnhofsvorplatz die »Außenwirkung einer Stadt« ausmacht, denn dem Fernbild kam keine Bedeutung mehr zu. Angesichts der Entwicklung der Verkehrsmittel »näher sich der Ankömmling nicht mehr mit dem offenen Wagen, zu Pferd oder zu Fuß der Stadt, sondern wird durch den Bahnhof und die Kaiserstraße eingeführt.«

- 76 Stadtarchiv Stuttgart, Depot B, C XX 15, Band 2, Nummer 115/116.
- 77 Bonatz, Paul, Die Bauplatzfrage des Hoftheaters in Stuttgart: Botanischer Garten oder Eberhardsgruppe?, Stuttgart 1908, Seite 12.
- 78 Protokoll der Bauabteilung des Gemeinderats der Stadt Stuttgart vom 20. Januar 1906, Stadtarchiv Stuttgart, C X A 5 Band 55 Nummer 554. – Von Gauß stellte den Antrag, daß die Stadtverwaltung sich bei der Krongutsverwaltung für das Fischersche Projekt einsetzen solle. Der Antrag wurde einstimmig angenommen.
- 79 Brief des Gemeinderats Dr. Mattes an Wilhelm II. vom 5. April 1907, Stadtarchiv Stuttgart, Depot B, C XX 15, Band 2.
- 80 Dieses Projekt reichte Fischer am 12. Juli 1907 als neue Variante seines Entwurfs ein. – Stadtarchiv Stuttgart, Depot B, C XX 15, Band 3, Nummer 5/12.
- 81 Sitzungsprotokoll der »Kommission für die Aufstellung eines Programms über die Stadtentwicklung anlässlich des Bahnhofsumbaus in Stuttgart« vom 13. Juli 1907, Seite 12, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 9.
- 82 Protokoll der Bauabteilung des Gemeinderats der Stadt Stuttgart vom 20. Januar 1906, C X A 5 Band 55 Nummer 554, Stadtarchiv Stuttgart.
- 83 Sitzungsprotokoll der Subkommission zur Begutachtung der Theaterbauplatzfrage vom 19. Juli 1907, Stadtarchiv Stuttgart, Depot B, CXX 15, Band 3, Nummer 5/12.
- 84 Beratungsprotokoll der Subkommission zur Begutachtung der Theaterbauplatzfrage vom 19. Juli 1907, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 9.
- 85 Sitzungsprotokoll der »Kommission für die Aufstellung eines Programms über die Stadtentwicklung anlässlich des Bahnhofsumbaus in Stuttgart« vom 26. Juli 1907, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 9.
- 86 Bonatz, Paul, a. a. O., Seite 16.
- 87 Weiß-Vossenkuhl, Dorothea, Das Opernhaus von Max Littmann (1910–1912), Stuttgart 1983, S. 39.
- 88 Stadtarchiv Stuttgart, Depot B, C V A 7, Band 1, Nummer 1.
- 89 Siehe dazu Staatsarchiv Ludwigsburg, E 18 III, Büschel 53. – Der Wettbewerb zur Erbauung des Königlichen Hoftheaters wurde in der Verhandlung des Preisgerichts am 19. Oktober 1908 entschieden, indem man dem Projekt von Littmann zustimmte.
- 90 Staatsarchiv Ludwigsburg, E 18 III, Büschel 41 und 42.
- 91 Siehe Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 14, Büschel 334, sowie Stadtarchiv Stuttgart, Depot B, C XX 15, Band 3, Nummer 5.
- 92 Kerkhoff, Ulrich, a. a. O., Seite 191. – Die Gestaltung vermied jedoch historisierende Anklänge und orientierte sich an einfachen Fenster- und Giebelformen sowie an Dachformen, die der örtlichen Bauweise entsprachen. Der Entwurf beweist, daß ursprünglich wohl biedermeierlich zu nennende Einzelformen auch in einer umfangreichen Neuplanung hätten verwendet werden können. Da Fischers Plan jedoch die Grundlage für den Kaufvertrag des Bahnhofsgeländes bildete, war an eine taktvolle Bebauung des zum Spekulationsobjekt gewordenen Bodens nicht mehr zu denken.
- 93 Albers, Gerd, Entwicklungslinien im Städtebau, Bauwelt-Fundamente Band 46, Düsseldorf 1975, Seite 26.
- 94 Theodor Fischer schrieb im Januar 1906 an von Gauß: »Eine Zeit, die künstlerisch etwas weniger unsicher und gleichgültig wäre, wie die unsrige, würde sich keinen Augenblick im Zweifel sein, daß das Verlangen, einen Park in so augenfälliger Weise in zwei Teile zu zerschneiden, nur dann erträglich sein kann, wenn aus der Erfüllung künstlerischer Neues, schöpferisch Positives entsteht.« – Staatsarchiv Ludwigsburg, E 18 III, Büschel 47.
- 95 Bonatz, Paul, a. a. O., Seite 36. – Hier versucht er anschaulich die Richtigkeit des Fischerschen Plans zu beweisen.
- 96 Hier zeigte sich schon der Wunsch nach Prioritätensetzung der Verkehrsplanung, die einem Bebauplan vorausgehen muß. Diese Erkenntnis bestätigten später die Teilnehmer an dem Wettbewerb zur Vergestaltung des Bahnhofsvorplatzes, die kritisierten, daß die Verkehrsplanung erst nach Fertigstellung des Bahnhofsgeländes und nach Festlegung der Platzwände erfolgte, und daher dem Verkehrskonzept enge Grenzen setzte.
- 97 Bonatz, Paul, a. a. O., Seite 6 und Seite 30.
- 98 Bonatz, Paul, a. a. O., Seite 30.
- 99 Gruber, Karl, Die Gestalt der deutschen Stadt, München 1983, Seite 187 ff.
- 100 Bonatz, Paul, a. a. O., Seite 34.
- 101 Schreiben der Königlichen Hofkammer an das Stadtschultheissenamt Stuttgart vom 9. Januar 1912, Stadtarchiv Stuttgart, Depot B, C V A 7, Band 1, Nummer 1.

- 102 Röntzsch, Andreas, a. a. O., Seite 219.
- 103 Gemeinderatsprotokoll vom 19. Oktober 1903, Stadtarchiv Stuttgart, C XI H Band 4 Nummer 3/I. – Die Verhandlungen mit der Generaldirektion vom 2. Februar 1903 ergaben, daß die Stadt für die Kosten des neuen Vorplatzes aufzukommen hatte.
- 104 Chronik der Haupt- und Residenzstadt Stuttgart, Stuttgart 1903, Seite 143 f.
- 105 Siehe auch Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 9.
- 106 Siehe den Staatsanzeiger vom 12. November 1903.
- 107 Siehe Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 9.
- 108 Zweites Gutachten von Blum, Dolezalek, Franken und Jaeger über den Umbau des Hauptbahnhofs Stuttgart vom Januar 1904, Staatsarchiv Ludwigsburg, E 79 II, laufende Nummer 2.
- 109 Röntzsch, Andreas, a. a. O., Seite 221.
- 110 Siehe Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 5 und 15.
- 111 Denkschrift über den Umbau des Hauptbahnhofs Stuttgart vom 4. Februar 1905, Seite 51, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 6.
- 112 Siehe dazu Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 16.
- 113 Kübler, Hermann, Die Erweiterung des Hauptbahnhofs Stuttgart. Eine bau- und betriebstechnische Studie, Stuttgart 1905.
- 114 Gemeinderatsprotokoll vom 10. Juni 1905, Stadtarchiv Stuttgart, C XI H Band 4 Nummer 3/I. – Es wurden schon die Vorteile des Schillerstraßenprojekts für eine neue Stadtentwicklung gesehen.
- 115 Röntzsch, Andreas, a. a. O., Seite 229.
- 116 Gesetzentwurf vom 19. Februar 1907, Seite 70 ff.
- 117 Der Beobachter vom 14. Juni 1905. – Durch die Verschiebung des Bahnhofs in Frankfurt/Main wurden 25 Millionen Reichsmark aus dem Verkauf des Areals erlöst, so daß die Gesamtbaukosten von 35 Millionen Reichsmark zum größten Teil gedeckt worden waren. In Leipzig, Dresden und Köln waren ebenfalls durch hohe Rückerlöse der verkauften Bahnhofflächen die Baukosten niedrig gehalten worden.
- 118 Der Beobachter vom 29. September 1905. – Die königliche Entscheidung, das Schillerstraßenprojekt nochmals überprüfen zu lassen, geht wohl auf Einflüsse der Krongutsverwaltung zurück, die ein erhebliches Interesse an einer mit dem Schillerstraßenprojekt verbundenen Wertsteigerung des Marktallareals hatte.
- 119 Siehe Staatsanzeiger vom 22. Februar 1906.
- 120 Der Beobachter vom 7. März 1906.
- 121 Röntzsch, Andreas, a. a. O., Seite 233.
- 122 Schwäbische Zeitschrift vom 7. März 1906.
- 123 Schwäbische Zeitschrift vom 9. März 1906.
- 124 Röntzsch, Andreas, a. a. O., Seite 234.
- 125 Vorläufiges Gutachten über den Umbau des Hauptbahnhofs Stuttgart vom Januar 1906, von Heeser, Krüger und Suadicani, Staatsarchiv Ludwigsburg, E 79 II, lfd. Nr. 2. – Beim Schloßstraßenentwurf empfahlen die Gutachter, das Empfangsgebäude etwa 40 Meter nach Nordosten zu verschieben, um zwischen diesem und dem Hotel Marquardt eine platzartige Straße anlegen zu können. Beim Schillerstraßenentwurf hatten die Gutachter bezüglich der Nähe zum Güterbahnhof keine Bedenken.
- 126 Siehe Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 15. – Die Gutachter empfahlen den Schloßstraßenentwurf zur Ausführung, da der Hauptaspekt auf die Gewinnung leistungsfähiger Anlagen für den Personenverkehr zu legen sei. Der Güterverkehr könne, da nicht an den Hauptbahnhof gebunden, auch an peripherer Stelle abgewickelt werden. Bei günstiger Verkaufsmöglichkeit des Bahngeländes enthielt das Gutachten die Option, das Schillerstraßenprojekt zu favorisieren.
- 127 Siehe Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 15.
- 128 Protokoll der Bauabteilung des Gemeinderats vom 21. Juli 1906, Stadtarchiv Stuttgart, C XI H Band 4 Nummer 3/III. – Es wird von einem Schreiben der Generaldirektion vom 16. Juli 1906 berichtet, wonach ein Kaufangebot für das Bahnhofsgelände bei Ausführung des Schillerstraßenprojekts und der Genehmigung eines vom Kaufinteressenten aufgestellten Stadtbauplans vorliege. Von Gauß riet der Bauabteilung, sich mit diesem Plan einverstanden zu erklären.
- 129 Siehe Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 5.
- 130 »Entwurf eines Gesetzes, betreffend den Umbau des Hauptbahnhofs Stuttgart« vom 19. Februar 1907, Beilage 29 der Württembergischen Zweiten Kammer vom 13. Juli 1907, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 12.
- 131 Schreiben des Stuttgarter Handelsvereins an die Zweite Kammer vom 4. März 1907, Stadtarchiv Stuttgart, C XI H Band 4 Nummer 3/I-IV.

- 132 Kübler, Hermann, Zur Frage des Bahnhof-Umbaus, Stuttgart 1906, Staatsarchiv Ludwigsburg, E 79 II, laufende Nummer 2.
- 133 Bericht an die Bürgerlichen Kollegien über den Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs, erstattet von Gemeinderat Dr. Mattes, Stuttgart März 1907, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 8 und Stadtarchiv Stuttgart, C XI H Band 5 Nummer 3/V.
- 134 Bericht, a. a. O., Seite 22.
- 135 Bericht, a. a. O., Seite 21.
- 136 Bericht, a. a. O., Seite 27 ff.
- 137 Siehe Gemeinderatsprotokoll vom 20. Januar 1906, Stadtarchiv Stuttgart, C X A5 Band 55 Nummer 554. – Von Gauß gab eine Erklärung an die Krongutsverwaltung ab, daß die Stadt sich hinter das Fischersche Projekt stelle.
- 138 Bericht, a. a. O., Seite 31.
- 139 Schwarzwälder Bote vom 27. März 1907. – Die Zeitung interpretierte die Zurückhaltung der Stadt als taktische Maßnahme, um finanziell möglichst wenig in Anspruch genommen zu werden.
- 140 Neues Tagblatt vom 27. April 1907.
- 141 Neues Tagblatt vom 3. April 1907. – Das Schloßstraßenprojekt sollte rund 64 Millionen Reichsmark, das Schillerstraßenprojekt, den Erlös des Areals mit eingerechnet, dagegen etwa 51,5 Millionen Reichsmark kosten. Die Einsparung betrug also rund 12,5 Millionen Mark.
- 142 In seinem Schreiben an das Staatsministerium vom 7. Mai 1907 berichtete Karl Beck über die Frankfurter Bahnhofserweiterung und die positive Entwicklung der Liegenschaften auf der Zeil. Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 15. In der Frankfurter Zeitung vom 4. Juni 1907 schrieb Beck, daß Stuttgart noch so sehr Kleinstadt sei, daß viele seiner Bewohner 400 Meter für eine Entfernung hielten, die nicht durch eine Verbesserung der Straßenbahngeschwindigkeit ausgeglichen werden könnte. In einiger Zeit werde sich um den neuen Bahnhof ein zweiter Verkehrsbrennpunkt entwickeln, Staatsarchiv Ludwigsburg, E 79 II, laufende Nummer 2.
- 143 Karl Becks Grundrißplan und sein isometrischer Entwurf zeigen eine streng symmetrisch gegliederte, repräsentative Anlage, die wohl den Anforderungen des aufkommenden innerstädtischen Verkehrs genügt hätte. Ausgehend vom Bahnhofsvorplatz, dem sogenannten Königsplatz, führten zwei symmetrisch angelegte und leicht gebogene Straßen zur Kreuzung Schloß-/Friedrichstraße und zum Schloßplatz. Letztere, wohl nach dem Frankfurter Vorbild von Beck als Kaiserstraße bezeichnet, war als Sichtachse zwischen Schloßplatz und Bahnhof angelegt. Als Verbindung des Bahnhofsvorplatzes mit der Neckarstraße sah Beck eine die Anlagen überquerende Brücke vor. Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 15.
- 144 Kaufangebot des Fürsten von Henckel-Donnersmarck vom 10. August 1906, Staatsarchiv Ludwigsburg, E 79 I, laufende Nummer 1518. – Im Kaufangebot über 21 Millionen RM waren schon alle im späteren Kaufvertrag enthaltenen Bestimmungen vorgesehen. Besondere Bedeutung erlangte eine Klausel, die garantieren sollte, daß ein dem Angebot beigelegter Plan von den Behörden genehmigt werde.
- 145 Brief an das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten vom 10. August 1906, Staatsarchiv Ludwigsburg, E 79 I, laufende Nummer 1518.
- 146 Kaufvertrag zwischen der Generaldirektion und dem Fürsten Guido von Donnersmarck vom 12. Februar 1907, Staatsarchiv Ludwigsburg, E 79 I, laufende Nummer 1518 und E 79 II, laufende Nummer 3. – Der Vertrag sah die Verpflichtung des Verkäufers vor, einen mindestens 50 Meter breiten Vorplatz auszuführen. Er verpflichtete sich dafür einzutreten, daß dem Käufer keine vom Ortsgebrauch abweichenden und die bauliche Ausnützung erschwerenden Lasten auferlegt würden. Der Käufer behielt sich ein Rücktrittsrecht vor, falls der Bebauungsplan der Generaldirektion vom Dezember 1906 nicht bis zum 1. Oktober 1907 genehmigt werde.
- 147 Nachtrag zum Vertrag vom 12. Februar 1907 zwischen der Generaldirektion und dem Fürsten von Donnersmarck vom 23. Mai 1907, Staatsarchiv Ludwigsburg, E 79 I, laufende Nummer 1518 und Stadtarchiv Stuttgart, C XI H Band 5 Nummer 3/V. – Es wurde bestimmt, daß die Gestaltung des Vorplatzes, die Stellung des Empfangsgebäudes und die Festlegung der Baulinien nach dem Plan von Theodor Fischer zu erfolgen hätten, und dieser bis zum 1. Oktober 1907 Bestandteil des Ortsbauplans sein müsse.
- 148 Bericht, a. a. O., Seite 11.
- 149 Vortragsmanuskript des Berichterstatters von Kiene vom 22. Mai 1907 in der Württembergischen Zweiten Kammer, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 15.
- 150 Staatsanzeiger Nummer 118 vom 23. Mai 1907 sowie Vortragsmanuskript vom 22. Mai 1907, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 15.

- 151 Staatsanzeiger Nummer 121 vom 25. Mai 1907.
- 152 Staatsanzeiger Nummer 123 vom 28. Mai 1907.
- 153 Bericht der Finanzkommission der Zweiten Kammer vom 6. Juni 1907 zum Umbau des Hauptbahnhofs Stuttgart, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 4.
- 154 Mitteilung des Stadtschultheißenamts an die Generaldirektion vom 8. Juni 1907 über die am 31. Mai 1907 stattgefundene Sitzung der Bürgerlichen Kollegien, Stadtarchiv Stuttgart, C XI H Band 3 Nummer 2/1-4. – Vorbehaltlich der Entscheidung der Stände erklärte sich die Stadt aber zum Erwerb des Bahnhofsvorplatzes und der zwischen Schloß- und Schillerstraße anzulegenden Straßen zu einer Summe von 1,4 Millionen Reichsmark bereit.
- 155 Rede von Oberbürgermeister von Gauß in der Landtagssitzung vom 12. Juni 1907, abgedruckt im »Neuen Tagblatt«, Nummer 147 vom 26. Juni 1907. – Er befürchtete, daß eine Verlegung das charakteristische Bild Stuttgarts schädigen würde und bedauerte den Verlust der städtischen Identität durch die Nivellierung der schwäbischen Architektur. Zweifel äußerte von Gauß dahingehend, ob es gelänge, das Gelände des alten Bahnhofs zu einem neuen Geschäftsviertel umzugestalten, da der Bedarf an Geschäftsfläche durch die Altstadterneuerung gedeckt sei. Auch gingen an der Schloßstraße beträchtliche Werte verloren.
- 156 Die Auffassung, der Boden sei eine privatkapitalistische Handelsware, wurde von allerhöchster Stelle aus sanktioniert. Im öffentlichen Interesse hätten der Staat beziehungsweise die Stadt durch Verpachtung nach dem Erbbaurecht selbst in den Genuß des Wertzuwachses gelangen können.
- 157 Die Stadt hatte nur das Recht über den Fluchtlinienplan zu entscheiden, nicht ihn aufzustellen.
- 158 Brief des Stadtschultheißenamts an die Generaldirektion vom 6. April 1907, Staatsarchiv Ludwigsburg, E 79 I, laufende Nummer 1529. – Hier wird der vergebliche Versuch der Stadt erkennbar, gegen die Generaldirektion anzukämpfen, hinter der von Donnersmarck und die Ministerien des Auswärtigen und Innern die Fäden zogen. Fischer saß zwischen den Stühlen und war nur der verlängerte Arm seines Auftraggebers.
- 159 Brief Glatzels an Fischer vom 20. April 1907 und Brief Fischers an die Generaldirektion vom 26. April 1907, Staatsarchiv Ludwigsburg, E 79 I, laufende Nummer 1529.
- 160 Brief Glatzels an den Vertreter der Generaldirektion von Balz vom 6. Mai 1907, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 12.
- 161 Siehe den Bericht über die Annahme der Bahnhofsvorlage im Neuen Tagblatt vom 26. Juli 1907.
- 162 Brief der Hofdomänenkammer an die Generaldirektion vom 19. März 1908, Staatsarchiv Ludwigsburg, E 79 I, laufende Nummer 1533. – Die Heraufsetzung des Preises wurde mit der starken Schädigung des Kronareals begründet, dessen Restbestand nun einer weiteren Wertminderung durch die Bahnhofsanlagen ausgesetzt sei.
- 163 Der Beobachter vom 26. Mai 1908. – Es ist offensichtlich, daß der Staat, vertreten durch Finanzminister von Zeyer, der Krondomäne finanziell entgegenkommen wollte. Infolge der Preisabsprache zwischen Kron- und Staatsverwaltung ergaben sich Preissteigerungen für weitere Liegenschaften, die die Eisenbahnverwaltung zu erwerben hatte. Die Folgen waren kostspielige Enteignungsverfahren und Spekulantentum, die durch die staatliche Preistreiberei gefördert wurden. Bei sämtlichen anderen Grunderwerbsverfahren im Rahmen der Bahnhofsverlegung waren strengere Rechtsmaßstäbe angelegt worden.
- 164 Siehe den Stadtbauplan Theodor Fischers, offiziell »Stadtbauplan für das Gebiet zwischen Schloß-, König-, Schiller-, Alleen- und Friedrichstraße«, Stadtarchiv Stuttgart, Depot B CIV A4 Band 23/2.
- 165 Der Städtebau, Berlin 1908, Heft 7, Seite 87 und Tafel 53 b.
- 166 Der Städtebau, Berlin 1910, Heft 7/8, Seite 86 und Tafel 51.
- 167 Württemberger Zeitung vom 9. März 1912. – Fischer lehnte sich in seiner Planung an die Ideen Camillo Sittes an, und wollte in bewußter Abkehr der nach 1870 einsetzenden Block- und Rasterbebauungen der Stadterweiterungen wieder ein Stadtbild schaffen, das sich »organisch« in die bauliche Umgebung einfügen und mit markanten Anlagen den Bedürfnissen der Bewohner entgegenkommen sollte. Diesem Gedanken einer traditionellen ästhetischen Stadtbaukunst beabsichtigte er sichtbar eine moderne verkehrsgerechte Konzeption unterzuordnen.
- 168 Werner, Hermann, Gedanken über die Stadtbauplangestaltung in der Umgebung des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs, Stuttgart 1910.
- 169 Werner, Hermann, a. a. O., Seite 8. – In Verkennung historischer Gegebenheiten kam Werner zu dem Urteil, daß die untere Königstraße ab dem Schloßplatz eine Straße für sich bilde, der durch das Königstor ein Abschluß gegeben wurde. Dadurch seien Bedenken wegen dessen Abriß nicht angebracht. Die untere Königstraße könne dagegen, in Opposition zum Wilhelmsbau, nur durch das neue Bahnhofsgebäude zum Abschluß gebracht werden.

170 Werner, Hermann, a. a. O., Seite 15.

171 Der Städtebau, Berlin 1913, Heft 6, Seite 61 ff. – Mit der Entfernung des Königstores und seiner ihm neu zugedachten Bestimmung als Zugang zum Schloßgarten beseitigte Werner symbolisch auch den absolutistischen Anspruch auf Festlegung der Stadtgrenzen, und verwies diesen ehemals repräsentativen Planungsgedanken in die Privatsphäre, wo er schon als antiquiert gelten konnte. Den neuen Zugang zur Stadt sollte nun, als Zeichen des Maschinenzeitalters ebenso symbolträchtig, der Bahnhof bilden.

172 Er rechnete noch mit einer Fahrbahnbreite von 12 Metern, während Fischer, und später auch Bonatz für die neue Straße mindestens 20 Meter veranschlagten.

173 Neues Tagblatt vom 14. Oktober 1911. Professor Hans Paul Schmohl äußerte sich kritisch gegenüber dem Platzaufschluß der Mittelstraße und über die Gestaltung der Unteren Königstraße im Fischerschen Plan. Allein Oberbaurat Eisenlohr verhielt sich gegenüber Fischer moderat. Einhellig war die Meinung über den Wegfall des als Verkehrshindernis angesehenen Königtores.

174 Neues Tagblatt vom 28. 11. 1911.

175 Bauzeitung für Württemberg, Baden, Hessen, Elsaß-Lothringen, VIII. Jahrgang, Nummer 31, Stuttgart 1911. – Aufgabe war der Entwurf einer Verbindungsstraße zwischen Bahnhofplatz und Neckarstraße in einer Breite von 22 Metern. Die dabei kreuzende und axial auf den Anlagensee ausgerichtete Allee sollte repräsentativ ausgebaut werden.

176 Von 70 eingegangenen Entwürfen kamen letztlich neun in die engere Wahl des Preisgerichtes, in dem als Vertreter der Technischen Hochschule Stuttgart auch Theodor Fischer, der Lehrer des späteren Preisträgers Paul Bonatz saß.

177 Vorschläge Rüdell für die Behandlung der Entwurfsarbeiten für das neue Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs in Stuttgart, Berlin Januar 1912, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 11.

178 Rüdell verwies in diesem Zusammenhang auf die positiven Erfahrungen in Frankfurt/Main und Köln, und auf die Projekte in Hamburg, Metz, Darmstadt und Leipzig, bei denen er selbst federführend beteiligt war. Bei allen diesen Projekten war die Bauausführung in den Händen der Eisenbahnverwaltung geblieben.

179 Rüdell machte hier wohl Konzessionen an das die Stuttgarter Interessen vertretende Preisgericht, letztendlich einen Stuttgarter Professor für den Bau des repräsentativen Empfangsgebäude vorzuschlagen.

180 Gutachten Rüdell über die Entwürfe für das Empfangsgebäude auf dem neuen Hauptbahnhof in Stuttgart, Berlin, Januar 1912, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 11 und Staatsarchiv Ludwigsburg, E 79 II, laufende Nummer 2.

181 Kritik übte Rüdell an den hohen attikaartigen Aufbauten, die allzu fremdartig wirkten. Gelingen sei die Gestaltung der Eingangshalle mit dem Turm, wobei Rüdell aber vorschlug, diesen in der Achse der Königstraße zu errichten, wo er der Straße einen Abschluß geben würde.

182 Rüdell machte sämtliche, später realisierten Verbesserungsvorschläge zur Anordnung der Innenräume, Gepäckräume und Schalterhallen, so daß gesagt werden kann, daß es Rüdell war, der den Grundrißentwurf der Generaldirektion gestaltete, und Bonatz bei der Ausführung sich an seinen Vorgaben zu orientieren hatte.

183 Bonatz, Paul, Leben und Bauen, Stuttgart 1950, Seite 64.

184 Brief der Generaldirektion an das Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten vom 9. Mai 1912, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 11.

185 Sitzungsprotokoll der Bürgerlichen Kollegien vom 7. September 1911, Staatsarchiv Ludwigsburg, E 79 I, laufende Nummer 1521. – Bei dem Fischerschen Plan vom 25. Juni 1907 waren ästhetische Motive ausschlaggebend gewesen; der Verkehr wurde erst in zweiter Linie in Rechnung gezogen. Nun versuchte man beides miteinander zu verbinden, indem man neben einer zweckmäßigen Straßenführung auch ästhetischen Ansprüchen gerecht werden wollte. Dafür sollten die »toten« Straßen durch verkehrsgerechtere ersetzt, und der Bahnhofsvorplatz verbreitert werden. Kritik wurde vor allem laut an der zurückgesetzten Fluchtlinienführung der Baublöcke und an den nur 16 m schmalen Querstraßen.

186 Württemberger Zeitung vom 9. März 1912 und Neues Tagblatt vom 5. März 1912. – Bonatz stützte sich bei seinen Vorschlägen auch teilweise auf den Jassoyschen Entwurf für die Aufteilung des Marstallareals.

187 Bergbrede, Günter, Der Bahnhof, in: Stadtmagazin 1983, Seite 30.

188 Werner, Frank, Stuttgarter Architektur bis 1945, in: Heisenbüttel, Helmut, (Hrsg.), Stuttgarter Kunst im 20. Jahrhundert, Stuttgart 1979, Seite 180.

189 Schwäbischer Merkur vom 22.3.1912 und Schwäbische Kronik (Mittagsblatt) vom 23. März 1912.

190 Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 9. September 1912.

- 191 Plan des Bahnhofsgeländes, gefertigt am 30. August 1912 vom städtischen Tiefbauamt, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 79 I, laufende Nummer 1530.
- 192 Neues Tagblatt vom 27. August 1912. – Das Resultat verpaßter Gelegenheiten zeigte sich nun in der zu einer Passage verengten Kronenstraße.
- 193 Der Einspruch wurde mit dem Fischerschen Plan aus dem Jahr 1907 begründet. Der Vertreter des Fürsten, Graf von Brockdorff, berief sich auf die zugesicherte Befreiung von Baulasten, die nun durch Erlaß einer neuen Bauordnung und eines neuen Ortsbaustatuts angewandt werden sollten. Diese Sonderrechte wurden mit den Erfahrungen begründet, die von Donnersmarck in Dresden gemacht hatte.
- 194 Protokoll der Einsprachenverhandlung am 21. Oktober 1912, Staatsarchiv Ludwigsburg, E 79 I, lfd. Nr. 1521. – In Abweichung von der Bauordnung sollte die Gebäudehöhe das Maß der Straßenbreite bis zu 2 Meter überschreiten dürfen, sofern nicht schon die Höhe von 20 Meter erreicht wäre.
- 195 Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 9. Januar 1913.
- 196 Die Flächen der zu überbauenden sieben Baublöcke wurden um 44 Ar vergrößert und die Geschlossenheit des Bahnhofsvorplatzes im Fischerschen Sinn geopfert.
- 197 Schwäbische Kronik (Mittagsblatt), Nummer 140 vom 28. März 1913.
- 198 Der Städtebau, 10. Jahrgang, Heft 6, Berlin 1913, Seite 63 f. und Tafel 33. – Das Ziel einer möglichst hohen Ausnutzung des Geländes wurde auch deutlich in dem Bestreben, möglichst rechtwinklige Baublöcke anzulegen.
- 199 Bebauungsplan des städtischen Tiefbauamts vom 13. Mai 1913, Staatsarchiv Ludwigsburg, E 79 I, laufende Nummer 1518. und Bebauungsplan der Generaldirektion vom Juli 1913, Staatsarchiv Ludwigsburg, E 79 I, laufende Nummer 1518. – Der Plan von Fischer aus dem Jahr 1907 wurde dahingehend geändert, daß nun die Forderungen von Rüdell enthalten waren. Eine Längsstraße ging von der Vorortschalterhalle aus, kreuzte die Kronenstraße und mündete in einen Mittelplatz. Die Mittelstraße wurde in Richtung Königstraße verschoben, der Platzabschluß erheblich verkleinert und die Große Schalterhalle stärker in die Achse der Königstraße gesetzt.
- 200 Staatsarchiv Ludwigsburg, E 79 I, laufende Nummer 1529 und E 79 II, laufende Nummer 3. – Nach einer Vereinbarung vom 23. 6. 1913 betrug der Kaufpreis 5 229 420 Reichsmark.
- 201 Beilage 30 der Württ. Zweiten Kammer vom 5. März 1913, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 11 und Beschreibung des Entwurfs für das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs Stuttgart, hrsg. vom Königlich Württembergischen Staatsministerium am 28. Februar 1913, Staatsarchiv Ludwigsburg, E 79 II, laufende Nummer 2. – Das Empfangsgebäude sollte 5 850 000 Reichsmark kosten.
- 202 Sitzungsprotokoll der Verhandlung der I. Kammer vom 8. Juli 1913, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, E 49, Büschel 8. – Der Turm wurde mit den orientalischen Stilformen indischer Pagoden und assyrischer Bauten verglichen. Die Präsidenten des Staatsministeriums und der Generaldirektion, von Weizsäcker und von Stieler, sowie die meisten Abgeordneten, betrachteten den Turm jedoch schon als Wahrzeichen des Empfangsgebäudes, das den Abschluß der Königstraße bilden mußte. Sie konstatierten, daß bei der Länge des Gebäudes eine vertikale Unterbrechung der Baumassen erforderlich sei.
- 203 Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 14. Juli 1914.
- 204 Amtsblatt der Stadt Stuttgart, Nummer 174 vom 29. Juli 1914. – Am Bahnhofsvorplatz und an der Königstraße sollten Neubauten und Bauveränderungen einheitlich, das heißt als Ensemble ausgeführt werden, um ein städtebauliches Gesamtbild zu erhalten. Zugleich war dies das Programm, das die Stadt in einem engeren Wettbewerb unter den Architekten Professor Bonatz, Oberbaurat Eisenlohr, Oberbaurat Schmohl, Professor Hocheder, München, und Professor Ostendorf, Karlsruhe, vorgab.
- 205 Diese Bestimmungen vergrößerten, nach §§ 46 und 47 der Ortsbausatzung, die Tiefe der Hofgröße von 2/10 auf 3/10 der Höhe der Gebäuderückseite.
- 206 Briefe von Brockdorffs an die Bürgerlichen Kollegien vom 30. September 1914, Staatsarchiv Ludwigsburg, E 79 I, laufende Nummer 1530. – Von Brockdorff forderte die Bebauung des Areals als reines Geschäftsviertel, in dem Wohnhäuser nicht erstellt werden dürften. Daraus, und aus dem hohen Wert des Bodens, leitete er die Forderung nach genereller Festsetzung in Zone I ab. Da der Marstall und das Königstor bald fielen, hätte ein einheitliches Fassadenschaubild keinen Sinn.
- 207 Die Einteilung in 3 Bauzonen, also die Zonung, stellt den Vorläufer der späteren Staffelbauordnung dar.
- 208 Die Zustimmung Donnersmarcks war nicht mehr notwendig, zumal die Verwaltung in ihrer öffentlich-rechtlichen Eigenschaft als Baupolizeibehörde privatrechtliche Bindungen über die Festsetzung bestimmter Bauvorschriften überhaupt nicht eingehen hätte können.
- 209 Amtsblatt der Stadt Stuttgart, Nummer 94 vom 7. August 1915. – Bei dieser wichtigsten Bauaufgabe des Jahrhunderts in Stuttgart, so Muesmann, sei der Zweck des Wettbewerbs der gewesen, eine

Generalidee für die an der Königstraße und am Bahnhofszplatz liegenden Gebäude aufzustellen. Dabei sollte im Zusammenhang mit Form und Architekturmaßstab des Bahnhofsempfangsgebäudes eine der Bauaufgabe würdige Umgebung geschaffen werden.

210 Amtsblatt der Stadt Stuttgart, Nummer 94 vom 7. August 1915. – Muesmann zitierte Bonatz zu diesem Punkt: »Die Höhentheilung der Fassaden geschieht im bewußten Gegensatz zu der Höhentheilung des Bahnhofgebäudes. Die drei Stockwerke zusammenfassende Pfeilerordnung des Bahnhofs tritt in Beziehung zu der einstöckigen Pfeilerordnung der Umgebung. Die drei nächsten Stockwerke der Umgebung sind horizontal gelagert, damit indifferent. Das letzte Stockwerk, das beim Bahnhof nicht mehr vorhanden ist, bildet eine stark betonte Krönung. Platzbeherrschend soll der Vorbau des Bahnhofs mit der ungeteilten Höhe sein. So bleibt auf dem ganzen Platz die einzige vertikale Gliederung die Pfeilerordnung des Bahnhofs, der damit als Monumentalbau sich aus den profanen Bauten heraushebt.«

211 Süddeutsche Zeitung vom 22. September 1915. – Die Möglichkeit der Festlegung eines neuen Ortsbauplans wurde als Sieg der Gemeindegeldverwaltung betrachtet.

212 Wasmuths Monatshefte für Baukunst, Berlin 1915/16, Seite 28.

213 Bauzeitung für Württemberg, Baden, Hessen, Elsaß-Lothringen, XII. Jahrgang, Stuttgart vom 2. September 1915, Seite 34/35. Wasmuths Monatshefte für Baukunst, Band 2, Berlin 1915/16, Seite 28.

214 Erstes Morgenblatt der Frankfurter Zeitung vom 29. Juni 1916.

215 Stadtarchiv Stuttgart, C X A5 Band 39 Nummer 364 und Städtebau, Jahrgang 1922, Nummer 7/8, Tafel 26.

216 Siehe Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 15. März 1917. – Damit gingen auch die Änderungen betreffend der Verringerung der Hofraumtiefe und der Abstände mit einher.

217 Vertrag über Vertauschung von Grundstücken und Leistung von Beiträgen zur Herstellung von Straßen, vom 8. September 1917, Stadtarchiv Stuttgart, C X A5 Band 39 Nummer 364. – Darin war der Ausbau der Lautenschlagerstraße, der Stephanstraße und der Thouretstraße vorgesehen.

218 Der Plan datiert vom 12. April 1918 und stammt von dem neuen Leiter des Stadterweiterungsamts, Dr. Stroebel, Stadtarchiv Stuttgart, C X A5 Band 30 Nummer 273. – Im Plan waren Straßenbahnlinien von der Königstraße in den Bahnhofsvorplatz projiziert, ebenso die beiden Straßenbahninseln auf dem Vorplatz. – Die Fußgängerunterführungen wurden in drei Vorschlägen dargelegt. Zwei sahen von der Königstraße aus den Zugang zur Großen Schalterhalle vor, einmal mit Ausgang vor der Halle und einmal mit Aufgang in der Halle. Der dritte Vorschlag sah zu beiden Seiten der Inseln direkte Zugangsmöglichkeiten von der Königstraße vor. – In der Achse zur Königstraße und zum Königstor war in der Eckaussparung des Empfangsgebäudes ein von Bonatz entworfener monumentaler Brunnen projiziert. Dieser Brunnen wäre allerdings den Vorschlägen A und B im Wege gewesen und wurde wohl auch deshalb später nicht ausgeführt, um sich den Spielraum für die Verkehrsplanung nicht zu nehmen.

219 Ausschreibung des Wettbewerbs zur Gewinnung von Vorschlägen für die Ausgestaltung des künftigen Bahnhofszplatzes in Stuttgart, Staatsanzeiger vom 11. September 1920, sowie Staatsarchiv Ludwigsburg, E 79 II, Zugang 1989. Danach war der Bahnhofsvorplatz durch Einlegung einer zweigleisigen Straßenbahnanlage, die eine Entlastung des Schloßplatzes herbeiführen sollte, so zu teilen, daß der Verkehr für Fußgänger und Droschken auf der Bahnhofseite und der städtische Durchgangsverkehr sich auf der Stadtseite abwickeln sollte.

220 Schwäbischer Merkur vom 19. September 1920.

221 Schwäbischer Merkur vom 30. April 1921.

222 Süd- und Mitteldeutsche Bauzeitung vom 15. Mai 1921. – Die städtischen Vorstellungen sahen eine den Vorplatz durchschneidende zweigleisige Straßenbahnanlage vor, die, mit seitlichen Schutzinseln versehen, den Übergang des Fußgängerverkehrs ermöglichen und den Platzraum teilen sollte, und zwar so, daß der Durchgangsverkehr stadtsseitig und der Bahnhofsverkehr gegenüberliegend abgewinkelt werden sollte. Für die Straßenbahn war auf dem nördlichen Vorplatz eine Wendeschleife gefordert. Um den Vorplatz vom Güterverkehr freizuhalten, sollte die Ausfahrt aus dem Güterbahnhof in die Kriegsberstraße einmünden.

223 Protokoll der Technischen Abteilung des Gemeinderats vom 15. Juli 1921, Stadtarchiv Stuttgart, C XI K6 Band 11 Nummer 35. – Den Erörterungen lag ein Gleisplan der Stuttgarter Straßenbahnen vom 20. Juni 1921 zugrunde, wonach alle Hauptlinien den Bahnhofszplatz berühren und in alle angrenzenden Straßen Gleise eingelegt werden sollten.

224 Stadtbaukunst Alter und Neuer Zeit, Heft 12, Berlin 1921, Seite 177 ff. – Stroebel sah die Folgen der Bahnhofsverlegung, neben der komplizierter gewordenen Abwicklung des Bahnhofsverkehrs, in der Citybildung, die den Hauptbahnhof nun wie einen Prellbock vor den Toren der alten Hauptstadt

erscheinen ließ. Er räumte ein, daß bei der Aufteilung des Verkehrsraumes an Rücksichtnahme auf den Fußgängerverkehr nicht zu denken war. Man habe man immerhin versucht, den Reisenden zu zwingen, die Schalterhallen als Eingang und den Durchgang zwischen diesen als Ausgang zu benutzen, indem man auf der Platzseite die Schalterhallen architektonisch betonte und den Mitteldurchgang hinter der Pfeilerwand versteckte. Umgekehrt wurde dieser als Ausgang im Innern hervorgehoben. Zur Betonung des Bahnhofsturms wollte Stroebel das Königstor am ursprünglichen Standort belassen, hielt aber zu diesen Zweck in der Achse der Königstraße auch einen von Bonatz entworfenen Brunnen für geeignet.

225 Die Bauzeitung, Nummer 1/2 vom 3. Januar 1922, Stuttgart 1922. – Der Verfasser gab zu bedenken, daß der Bahnhofplatz nichts anderes darstelle als ein einheitlich zu behandelnder städtebaulicher Innenraum, bei dessen Gestaltung sich auch eine Lösung denken lassen könnte, die das Königstor an seiner alten Stelle beließe. Dieses sei nämlich gerade bei der Einmündung einer verkehrsreichen Straße in einen verkehrsreichen Platz ein erwünschtes Hindernis zur Dämpfung des Verkehrsflusses, so daß der angebliche Gegensatz zwischen architektonisch und verkehrstechnisch richtiger Lösung im Grunde genommen nicht bestehe.

226 Die Bauzeitung, Nummer 1/2 vom 3. Januar 1922.

227 Besprechungsprotokoll über die Bauförderung auf dem Bahnhofsgelände zwischen Oberbürgermeister Lautenschlager, den Bürgermeistern und den Leitern der städtischen Ämter vom 28. Oktober 1921, Stadtarchiv Stuttgart, C XI H Band 6 Nummer 3/X. – Lautenschlager führte aus, daß die Stadt ein lebenswichtiges Interesse daran hätte, daß Bahnhof- und Marstallgelände überbaut werden würden. Da sich im Laufe der Jahre gezeigt habe, daß es unmöglich sei, die Bebauungsvorschriften des Stadtbauplans exakt einzuhalten, müsse die Stadt kompromißbereit sein und den Befreiungen der Bauvorschriften zustimmen.

228 Döcker, Richard/Keuerleber, Hugo, Hochhäuser für Stuttgart, in: Wasmuths Monatshefte für Baukunst, VI. Jahrgang, 1921/22, Seite 375 ff.

229 Der hohe Grundstückspreis von 1000 Reichsmark/Quadratmeter stellte einen beachtlichen Wertzuwachs dar.

230 Später sollte die Verpflichtung zur Ausführung des Hotelneubaus nicht am 1. April 1940, sondern erst am 1. April 1955 wieder aufleben.

231 Siedlung, Eigenheim/Städtebau, Nummer 31, Jahrgang 1922, Seite 235.

232 Die Bauzeitung, Nummer 37, Jahrgang 1922, Stuttgart, Seite 290 f. – Es war schon seit längerem ein Neubau für die Sankt-Eberhards-Kirche geplant, wie auch an den Entwürfen von Bonatz für die Aufteilung des Marstallgeländes zu erkennen ist. Das ursprüngliche Projekt stieß insofern auf Schwierigkeiten, als die untere Königstraße nach der Marstallseite erbreitert werden sollte. Dadurch hätte der Bauplatz für einen Neubau nicht mehr ausgereicht.

233 Das Landesamt für Denkmalpflege, der Bund für Heimatschutz sowie der Württembergische Baukonstrat hatten keine Möglichkeiten, gegen Entscheidungen von solch wirtschaftlicher Größenordnung zu intervenieren.

234 Süddeutsche Zeitung, Nummer 13 vom 11. Januar 1923, Staatsarchiv Ludwigsburg, E 79 I, laufende Nummer 1531. – Die Eingangshalle des Bahnhofs sollte erhalten bleiben, weil die Industrie-AG diese als Büro-, Lager- und Ausstellungsräume nutzen wollte.

235 Protokoll der Technischen Abteilung des Gemeinderats vom 3. August 1922, Stadtarchiv Stuttgart, C XI K6 Band 11 Nummer 35. – Die Straßenbahndirektion hatte neue Vorschläge ausgearbeitet, denen der Gemeinderat zustimmte. Diese sahen den Verlauf der Linien von der Königstraße über den Vorplatz zur Alleenstraße vor sowie den von der Königstraße in die Bahnhofstraße. Von den 8 Linien der Königstraße sollten 6 über den Bahnhofplatz und 2 über die Schillerstraße führen.

236 Pläne der Straßenbahnführung vor dem Hauptbahnhof, Stadtarchiv Stuttgart, C XI K16a Band 2 Nummer 13 und C XI K6 Band 11 Nummer 35. – Vom Schloßplatz zum Bahnhofsvorplatz verliefen die Linien 2, 5, 6 und 10. Die Linien 2 und 10 mündeten in die Bahnhofstraße, die Linien 5 und 6 in die Alleenstraße.

237 Niederschrift der Technischen Abteilung des Gemeinderats vom 21. September 1925, Stadtarchiv Stuttgart, C XI K6 Band 11 Nummer 35. – Nun führten die Linien 1, 2, 18 und 20 vom Schloßplatz über die Lautenschlagerstraße und den Bahnhof zur Schillerstraße, die Linien 8, 21 und 25/26 durch die Schloßstraße, die Linien 5, 10 und 16 durch die Lautenschlagerstraße (Straße 1) zur Bahnhofstraße und die Linie 6 von der Alleenstraße zur Lautenschlagerstraße.

238 Die Bauzeitung, Nummer 40, Jahrgang 1922, Stuttgart, Seite 313. – Die teilweise überbaute Mittelstraße, die Stephanstraße, wurde nach einem Staatssekretär der Reichspost benannt, die Thourtstraße nach dem in Stuttgart wirkenden königlichen Hofbaumeister.

- 239 Der Städtebau, Jahrgang XIX, Heft 1/2, Berlin 1922, Seite 64 und Tafel 26. – Die Innenhöfe sollten Raumgegensätze erzeugen und die Wirkung des Bahnhofplatzes erhöhen. Grünanlagen waren den Fußgängern als »Oase der Ruhe« gedacht.
- 240 Protokoll der Gemeinderatssitzung vom 17. 12. 1925, Stadtarchiv Stuttgart, C XI H Band 7 Nr. 4.
- 241 Verkehrsvorschlag des städtischen Tiefbauamts vom 10. März 1925, Stadtarchiv Stuttgart, C X A5 Band 30 Nummer 273 und Stuttgarter Neues Tagblatt vom 21. September 1925. – Abgelehnt wurden auch die Vorschläge des Stuttgarter Architekten Stahl zur Überbrückung des Platzes in Höhe der Großen Schalterhalle.
- 242 Die Bauzeitung, Nummer 23, Jahrgang 1926, Stuttgart, Seite 349. – Durch das achtstockige Geschäftshaus in Eisenbetonbauweise war das gegenüberliegende Marstallgebäude nun offensichtlich zum historischen Requisit geworden.
- 243 Die Bauzeitung, Nummer 23, Jahrgang 1926, Stuttgart, Seite 351.
- 244 Der Städtebau, Jahrgang XIX, Heft 1/2, Berlin 1922, Seite 64 und Tafel 26. – Die Fassadengliederung der Platzwände wurde besonders hervorgehoben, indem die strenge Vertikalgliederung des Empfangsgebäudes zu der Horizontalgliederung des Hindenburgbaus in Kontrast treten sollte.
- 245 Hegemann, Werner, Nachwort über die Arbeiten von Bonatz und Scholer und: Renaissance des Mittelalters?, in: Wasmuths Monatshefte für Baukunst, Band 12, Berlin 1928, Seite 153 bis 166. Für Hegemann erschien die Architektur als »deutsche Gralsritterburg- und Kathedralenromantik«, da die glatten Wandflächen und die gotisierenden Motive eine mittelalterliche Monumentalität erzeugten. Am kontrastreichsten wird der Stilwandel des Bahnhofsbauens in der Gegenüberstellung mit dem Pennsylvania-Bahnhof in New York deutlich, der rein neoklassizistische Formen aufweist.
- 246 Hegemann, Werner, a. a. O., Seite 161. – So kommt den Bahnhofsportalen die symbolische Funktion von Stadttoren zu, die in ihrer Monumentalität auch für sich alleine stehen könnten. Dieser Ausdruck von Herrschaft und Macht ist auch in den Großprojekten des »Dritten Reichs« zu erkennen, so an der von Bonatz entworfenen Reichsautobahnbrücke bei Limburg an der Lahn.
- 247 Paul Bonatz zum Gedenken. Technische Hochschule Stuttgart, Reden und Aufsätze 23, Stuttgart 1957, Seite 24. – »Inmitten einer erstarrten Dekorationswelt wurde hier plötzlich ein für die damalige Zeit neuer Ton angeschlagen und eine ganz einfache männlich-klare Sprache gesprochen. Die architektonische Durchformung war für das damalige Empfinden fast brüskierend streng. Sie war keine formale Reminiszenz an die ägyptische Reise des Jahres 1913; sie kam aus dem ernsthaftesten Drang nach Klarheit und Härte.«
- 248 Bartetzko, Dieter, Zwischen Zucht und Ekstase, Zur Theatralik von NS-Architektur, Berlin 1985, Seite 108 f. – Die Gesamtwirkung läßt die verschiedensten Deutungen zu. So können die beiden Haupthallen als Cella archaischer Tempel oder als Rudimente römischer Basiliken gelesen werden, wie sie andererseits im Zusammenhang mit dem Turm und ihrem Bossenmauerwerk den Eindruck stauischer Burganlagen erwecken. Die Pfeilerfolge des Zwischentraktes wiederum kann sowohl als Tempelvorhalle wie, gemeinsam mit den Hallen, als überdimensionales Stadttor stimmungsmachende Geltung beanspruchen. Obwohl damit ein breites Spektrum räumlich und zeitlich weit auseinanderliegender Motive ausgebreitet ist, fügen sich die Bestandteile zu einer beeindruckenden Gesamtheit zusammen, deren Botschaft die Suggestion unantastbarer Ewigkeit ist.
- 249 Wie überzeugend die Aufgabe gelöst worden war, beweist das Wiederaufgreifen der Bonatzschen Gestaltungselemente in den Langemarcktürmen des Olympia-Geländes oder in den sogenannten Ordensburgern.
- 250 Durth, Werner, Reisebilder – Reisebauten, in: Bauwelt, Heft 36, 1983, Seite 216.
- 251 Niederschrift der Technischen Abteilung des Gemeinderats vom 11. Juli 1927, Stadtarchiv Stuttgart, C XI K6 Band 11 Nummer 35.
- 252 Niederschrift der Technischen Abteilung des Gemeinderats vom 18. Februar 1929, Stadtarchiv Stuttgart, C XI K6 Band 11 Nummer 35. – Dieser Tribut an den Autoverkehr, dargelegt in einem Plan des Tiefbauamts vom 2. November 1928, ist bereits als Anpassungsplanung zu verstehen. Auf dem Hindenburgplatz waren zwei Inseln von je 65 Metern Länge angeordnet.
- 253 Niederschrift der Bauabteilung des Gemeinderats vom 12. November 1927, Stadtarchiv Stuttgart, C X A5 Band 30 Nummer 273.
- 254 Plan des städtischen Tiefbauamtes vom 8. Juni 1928, Stadtarchiv Stuttgart, C X A5 Band 30 Nummer 273.
- 255 Plan von Petersen und Staehelin vom 10. Mai 1928 zum Bau einer unterirdischen Badeanstalt durch die Bahnhofplatz-Gesellschaft Stuttgart AG, Stadtarchiv Stuttgart, C X A5 Band 30 Nummer 273. – Die Badeanstalt sollte mit Quellwasser gespeist werden, auf das man bei der Ausführung des Hindenburgbaues gestoßen war.

- 256 Brief des Städtischen Tiefbauamts an die Bahnhofplatz-Gesellschaft vom 28. Juni 1928, Stadtarchiv Stuttgart, C X A5 Band 30 Nummer 273.
- 257 Bach, Otto, Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für das Verwaltungs- und Geschäftshaus des Württ. Sparkassen- und Giroverbandes Stuttgart, in: Der Zeppelinbau in Stuttgart 1928–1932, Stadtarchiv Stuttgart, Kc 555 Band 2. – Das Baugrundstück an der Lautenschlagerstraße wurde von der Stadt am 22. Dezember 1928 im Tausch gegen das vom Württ. Sparkassen- und Giroverband 1924 erworbene Wilhelmshauspalais abgegeben.
- 258 Bach, Otto, a. a. O., Seite 4.
- 259 Die Bauzeitung, Jahrgang XXVI, Heft 5 vom 2. Februar 1929, Stuttgart 1929, Seite 41 ff. – Paul Bonatz konnte seinen Entwurf und den undankbaren Gewinn des dritten Preises an einem Ort, der als untrennbar mit seinem Schaffen verstanden werden muß, nicht unkommentiert lassen.
- 260 Bach, Otto, a. a. O. – Im Urteil der Preisrichter trat die eindeutige Favorisierung des Bonatzschen Entwurfs gegenüber dem von Schleicher/Gutschow zutage, vor allem weil dieser hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit und den Entwicklungsmöglichkeiten durch Anlage eines Innenhofs eindeutige Vorteile aufwies. Am 9. Februar 1929 wurde Bonatz mit der Ausführung beauftragt.
- 261 Die Bauzeitung vom 2. Februar 1929, a. a. O., Seite 41. – Der Neubau der Girozentrale war insofern von Bedeutung, als er sich um 15 Meter über die Flucht des Hindenburgbaues vorschob und damit zum wichtigsten Eckpunkt des Platzes wurde. Er unterstrich den zweiten Hauptzugang zur Stadt, die Lautenschlagerstraße. Mit dem gegen die Königstraße hin verschobenen Schwerpunkt entstand eine Asymmetrie, der der Platzausbau Rechnung tragen mußte. Deshalb wurde es als verfehlt angesehen, den Neubau der Girozentrale mit dem niederen Marstall in Symmetriebeziehung zu bringen. Vielmehr sollten die Baumassen so angeordnet werden, daß die größte Massensteigerung dem Schwerpunkt des Bahnhofs diagonal gegenüberzuliegen hatte. Der Marstall bildete die Überleitung zum Bahnhofsturm und zu den Schloßgartenanlagen. In der Befürchtung einer Schädigung der durchkomponierten städtebaulichen Ordnung, wandte sich Bonatz gegen das Vorhaben der Schloßgartenbau AG, auf diesem Gelände ein Hotelhochhaus errichten zu wollen.
- 262 Die Bauzeitung vom 2. Februar 1929, a. a. O., Seite 41 ff. – Um die entsprechende Höhe zu erreichen, mußte man entweder die Ecke selbst turmartig in die Höhe ziehen oder aber die gesamte Baumasse auf 28 bis 30 Meter Höhe anheben. Um dies zu verhindern, hatte das Preisgericht die Hauptgesimshöhe des Hindenburgbaues auf 21 Meter herabgesetzt.
- 263 Die Bauzeitung, a. a. O., Seite 42. – Bonatz wollte die Hierarchie der Bauaufgaben angewandt wissen. Dabei ging es ihm weniger um Symmetrie, als um die Maßstäblichkeit der Bauten im Verhältnis zum Bahnhofsgebäude, zu dessen monumentalen Eingangsportalen ein Pendant gesetzt werden sollte.
- 264 Benevolo, Leonardo, Geschichte der Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts, Band 2, München 1978, Seite 182. – Benevolo beschreibt treffend, wie Bonatz sich trotz eines modernen Formenrepertoires darum bemühte, die materielle Beschaffenheit der glatten Wand nicht ganz verloren gehen zu lassen. Er behandelt sie daher so, daß durch die Verkleidung mit Steinplatten noch eine Textur spürbar ist.
- 265 Bach, Otto, a. a. O., Seite 42. – Über dem Erdgeschoß, von dem sich das vorkragende Glasband des Zwischengeschosses absetzt, erheben sich 5 Obergeschosse. Die enggereihten Fensterbänder der ersten drei Geschosse bilden zusammen mit den beiden oberen zurücktretenden Geschossen und der großflächig gefügten hellen Travertinplattenverkleidung den architektonischen Gesamteindruck.
- 266 Vorschlag der Architekten Gebrüder Rasch vom 5. Februar 1930 für eine Korrektur am Hindenburgplatz, Stadtarchiv Stuttgart, C X A5 Band 30 Nummer 273. – Die Brüder Rasch schlugen vor, am Friedrichsplatz die Alleen- und die Friedrichstraße zugunsten einer einzigen durchlaufenden Straße zu ersetzen. Eine direkte Verbindung sollte, in Verlängerung des Bahnhofsplatzes, in die Kriegsbergstraße erfolgen. Auf diese Straße sollte dann senkrecht die neue Friedrichstraße treffen. Alles in allem waren hier schon erste Ansätze des nach 1945 vorgenommenen Durchbruchs der Roten Straße zu erkennen.
- 267 Schaechterle, Karl, Die Ausgestaltung der Verkehrsanlagen in und um Stuttgart, in: Verkehrstechnische Woche, Heft 29, Berlin 1930, Seite 389 bis 410. – Schaechterle begründete, daß der Hauptbahnhof wesentlich zu der günstigen Entwicklung der Stadt beigetragen habe. Die besonderen Schwierigkeiten zur Lösung der Verkehrsfragen sah er in den topographischen Verhältnissen der Talkessellage der Kernstadt.
- 268 Mit der Kraftfahrzeug-Quote pro Kopf der Bevölkerung stand Stuttgart schon mit an der Spitze der deutschen Großstädte.
- 269 Schaechterle, Karl, a. a. O., Seite 406. Durch die Elektrifizierung der Vorortlinien und die Hereinführung der Vorortzüge in das Weichbild der Stadt sollten die Siedlungsgebiete in der Umgebung Stuttgarts dem Geschäftszentrum näher gebracht werden.

- 270 Bonatz, Paul, Man kämpft um das schönere Stuttgart!, Eine grundsätzliche Auseinandersetzung zwischen Architekt, Bauherrn und Bauaufsichtsbehörden, in: Die Bauzeitung, Heft 8, Stuttgart 1933, Seite 89 f.
- 271 Diese Forderung sollte 1934 in einer neuen Ortsbausatzung und 1936 in den 10 Baugeboten des Oberbürgermeister Karl Strölin ihren Höhepunkt finden.
- 272 Bonatz, Paul, Großstadtentwicklung, Ein Vortrag über Entstehung und Weiterentwicklung des Stadtteils zwischen Altstadt und Bahnhof in Stuttgart, in: Die Bauzeitung Heft 5, Stuttgart 1934, Seite 49 ff.
- 273 Bonatz, Paul, a. a. O., Seite 51 f.
- 274 Bonatz, Paul, Großstadtentwicklung, a. a. O., Seite 59. – Bonatz setzte die Gewichte dabei entsprechend der städtebaulichen Priorität des Bahnhofs, indem er den Chor zur Königstraße hin ausrichtete.
- 275 Dülffer, Jost/Thies, Jochen/Henke, Josef, Hitlers Städte, Baupolitik im Dritten Reich, Köln 1978, Seite 10 ff.
- 276 Strölin, Karl, Die Durchführung von Altstadtsanierungen, in: Die Reichsplanung Band 1, 1935, Seite 144. – Strölin forderte die Beseitigung der »licht- und luftlosen Elendsquartiere«, da diese die Brutstätten sozialer und staatspolitischer Krankheiten darstellten.
- 277 Es trafen sich hier zwei Arme der Schloßstraße, zwei Arme der Friedrichstraße, die Lautenschlagerstraße und die Rote Straße, also sechs Straßenzüge.
- 278 Siehe Bonatz, Paul, Dr. Todt und seine Reichsautobahnen, in: Teut, Anna, Architektur im Dritten Reich, Bauwelt Fundamente Nummer 19, Seite 301 bis 307. – Hier läßt sich ein systemimmanenter Technikfetischismus eindrucklich darstellen.
- 279 Strölin, Karl, a. a. O., Seite 145. – Darin kam die dem Regime eigene Großstadtfeindlichkeit zum Ausdruck.
- 280 Strölin, Karl, a. a. O., Seite 146. – Der Ermessensspielraum in der Bewertung war sehr weit gesteckt und sollte unter Ausschluß des Rechtsweges allein von der Stadtverwaltung festgelegt werden können.
- 281 Grund, Peter, Entwürfe für die städtebauliche Umgestaltung von Stuttgart, Trier, Koblenz und Düsseldorf, in: Deutsche Bauzeitung, Heft 26, Berlin 1939, Seite 545.
- 282 Niederschrift über die Beratung mit den Technischen Beiräten vom 22. Mai 1936, § 320, Stadtarchiv Stuttgart – Nach einer Entschließung Strölins vom 14. Mai 1936 waren als Gutachter Bestelmeyer, Bonatz, Gutschow und Abel vorgesehen gewesen.
- 283 Der Baumeister Heft 12, 1936, Seite 397 ff.
- 284 Niederschrift über die Beratung mit den Technischen Beiräten vom 27. November 1936, § 821, Stadtarchiv Stuttgart – Bei allen drei Gutachten spielte die Umgestaltung des innerstädtischen Verkehrs und die Neuanlage von Parkflächen eine herausragende Rolle.
- 285 Zielplan für die allmähliche Umgestaltung der Innenstadt Stuttgarts vom 1. November 1936.
- 286 Grund, Peter, a. a. O., Seite 543 ff. – Zutreffenderweise bezeichnete Grund seinen Plan als Altstadtumgestaltung Stuttgarts.
- 287 Bonatz, Paul, Gutachten zur Umgestaltung der Innenstadt Stuttgarts 1936, Nachlaß Bonatz, Stuttgart, Seite 3 f. – Die Straßendurchbrüche, die aufgrund der Automobilentwicklung ohnehin zur Debatte standen, wurden von Bonatz in ideologischer Sichtweise als monumentale Achsen verstanden und damit politisch motiviert.
- 288 Bonatz, Paul, a. a. O., Seite 24. – Die äußerst schwierige, wenn nicht sogar unmögliche, Entlüftung eines solch langen Straßentunnels ließ Bonatz völlig unerörtert.
- 289 Niederschrift über die Beratung mit den Technischen Beiräten vom 27. November 1936, § 821, Stadtarchiv Stuttgart – Zu den Gutachten bemerkte der Leiter des Stadterweiterungsamtes, Dr. Stroebel, daß allein das von Bonatz praktikabel sei.
- 290 Schneider, Wolfgang Christian, Hitlers »wunderschöne Hauptstadt des Schwabenlandes.« Nationalsozialistische Stadtplanung, Bauen und Bauvorhaben in Stuttgart, in: Demokratie und Arbeitergeschichte, Stuttgart 1982, Seite 51 bis 95, hier Seite 74.
- 291 Niederschrift über die Beratung mit den Technischen Beiräten vom 30. Juni 1939, § 297, Stadtarchiv Stuttgart. Strölin führte aus, er habe als Folge des Führerbesuchs den Leiter des Stadterweiterungsamtes, Dr. Stroebel, beauftragt, sich ausschließlich der Umgestaltung der Innenstadt und des Rathausneubaues zu widmen.
- 292 In Stuttgart waren 30 000 Kraftfahrzeuge zugelassenen. In absehbarer Zeit rechnete man mit einer Vervierfachung dieses Bestandes.
- 293 Niederschrift vom 30. Juni 1939, a. a. O.
- 294 Niederschrift vom 30. Juni 1939, a. a. O. – Während Bonatz in seinem Gutachten aus dem Jahre 1936 die Calwer Straße favorisierte, tendierte die Stadtverwaltung zusehends zu einem Durchbruch

der Roten Straße. Der in der Frage der Neugestaltung Stuttgarts ebenfalls zu Rate gezogene Albert Speer hatte dagegen in einer Radikallösung vorgeschlagen, das von Calwer und Roter Straße umschlossene Gebiet vollständig niederzureißen.

295 Niederschrift über die Beratung mit den Technischen Beiräten vom 30. Mai 1940, § 92, Stadtarchiv Stuttgart.

296 Niederschrift über die Beratung mit den Ratsherren vom 16. Mai 1941, § 39, Stadtarchiv Stuttgart – Die Beurteilung der Gutachten wurde abhängig gemacht von der Frage der Bahnhofsverlegung.

297 Vorschlag Alker/Raab für Gross-Stuttgart, Nachlaß Alker, München.

298 Thies, Jochen, Nationalsozialistische Städteplanung: Die Führerstädte, in: Die alte Stadt, Zeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege, Stuttgart 1978, Seite 31 f.

299 Gutachten Tiedje/Rietli über die Ausgestaltung des Verkehrsnetzes von Gross-Stuttgart sowie Vortragsmanuskript in der Beratung mit den Ratsherren vom 12. Juni 1941, Nachlaß Tiedje, Stuttgart.

300 Gutachten Tiedje/Rietli, a. a. O., Seite 10 ff. – Zur Bewältigung des Massenverkehrs auf dem Cannstätter Wasen sollte ein neuer Bahnhof direkt an der Adolf-Hitler-Kampfbahn gebaut werden.

301 Etwa die Hälfte der Parkplätze waren als Tiefgaragen unter den Platzanlagen geplant.

302 Ebenso wie Pirath/Wetzel schlugen Tiedje/Rietli den Abbruch des Hindenburgbaues vor.

303 Gutachten Tiedje/Rietli, a. a. O., Seite 40 ff. – Im Gutachten wurde dieses Projekt als Sondervorschlag bezeichnet.

304 Denkschrift Pirath/Wetzel »Die Verkehrsplanung und die städtebauliche Neugestaltung von Stuttgart« vom 15. März 1941, Archiv des Instituts für Verkehrswissenschaft und Eisenbahnwesen der Universität Stuttgart. – Das Gutachten besteht aus dem präzise ausgearbeiteten verkehrsplanerischen Teil von Carl Pirath und einem nur kurzen Anhang von Heinz Wetzel über die städtebauliche Umgestaltung der Innenstadt Stuttgarts.

305 Dieser Prozeß der sozialen Segregation von Bevölkerungsgruppen wurde erstmals von Pirath festgestellt und erörtert, wohingegen die Verlautbarungen behördlicherseits stets vor einer drohenden Auffüllung der Stadt durch Landflucht warnten.

306 Pirath/Wetzel, a. a. O., Seite 14. – Nach der Stärke ihrer Frequentierung sollten die Verkehrsknoten in Bereiche 1. und 2. Ordnung unterschieden werden.

307 Pirath/Wetzel, a. a. O., Seite 19. – Pirath erkannte, daß der Straßenverkehr in den nördlichen Stadtgebieten das Problem des Querverkehrs beim Empfangsgebäude massiv verstärkte.

308 Der Fischer-Schüler Heinz Wetzel orientierte sich an dem Sautterschen Stich aus dem Jahre 1592.

309 Bericht der Technischen Beiräte über die eingegangenen Verkehrsgutachten und die Frage der Verlegung des Hauptbahnhofs vom 23. Mai 1941, § 59, Stadtarchiv Stuttgart.

310 Niederschrift über die Beratung mit den Ratsherren vom 12. Juni 1941, § 51, Stadtarchiv Stuttgart – In dieser Sitzung stellten die Gutachter ihre Projekte vor. Strölin berichtete, daß sich Bonatz für die Auswertung der Gutachten zur Verfügung gestellt habe.

311 Dülffer/Thies/Henke, a. a. O., Seite 9. – Die »Gauforen«-Bewegung breitete sich während des Kriegs wie ein Lauffeuer aus, konnte aber nur in wenigen Vorhaben verwirklicht werden.

312 Niederschrift über die Beratung mit den Ratsherren vom 26. Juni 1941, § 55, Stadtarchiv Stuttgart.

313 Bonatz, Paul, Städtebauliche und Verkehrsfragen in Stuttgart, Gutachten vom 31. Juli 1941, Stadtarchiv Stuttgart, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6110-9.

314 Bonatz, Paul, a. a. O., Seite 15. – In Alkers Vorhaben war eine 26 Meter hohe Bahnhofseingangshalle unmittelbar vor dem Gauforum geplant. Bonatz wählte darin eine Sichtminderung zum Gauforum.

315 Niederschrift über die Beratung mit den Technischen Beiräten vom 19. September 1941, § 88, Stadtarchiv Stuttgart – Die im Gutachten von Bonatz vorgebrachten Bedenken fanden die übereinstimmende Billigung der Beiräte.

316 Bonatz, Paul, a. a. O., Seite 5.

317 Bonatz, Paul, a. a. O., Seite 7.

318 Bonatz, Paul, a. a. O., Seite 9. Er verwies auf den früheren Stuttgarter Bahnhof, bei dem solche Unterführungen in der Kronen- und Schillerstraße vorhanden waren. Dagegen lag nun die einzige Unterführung im Zuge der Retraite- und Wolframstraße für eine Entlastung des Bahnhofs zu weit entfernt.

319 Bonatz, Paul, a. a. O., Seite 10. In früheren Entwürfen zur Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes sah Bonatz stets eine Überbauung der Schillerstraße vor, um ein möglichst abgeschlossenes Platzbild zu erhalten. Im Ansatz sichtbar ist dies an der vorspringenden Ecke des Zeppelinbaues, die aber nun von Bonatz als verkehrsgefährdende Klippe angesehen wurde.

- 320 Bonatz, Paul, a. a. O., Seite 12. Ebenso, wie von der Étoile her die Achse zentral auf den Louvre hinführt und der Straßenzug an der Place de la Concorde aufgefangen und in zwei Seiten- und zwei Querarme zerlegt wird, sollte der Zubringer vom Neckar an der Schillerstraße durch einen doppelten Verkehrskringel in vier Arme geteilt werden, und zwar rechts seitlich in die Bahnhofsunterführung, rechts geradeaus in die Königstraße, links geradeaus in die Neckarstraße und links seitlich in den Wagenburgtunnel.
- 321 Bonatz, Paul, a. a. O., Seite 20. Bonatz stellte die überzogenen Vergleiche mit den Metropolen Berlin und Paris an, um, in der Konkurrenzsucht der Zeit nach Wettbewerb und Überbietung, den Stellenwert Stuttgarts gegenüber anderen Städten zu heben und den Machthabern Argumente für städtebauliche Wunschilder zu liefern.
- 322 Bonatz, Paul, a. a. O., Seite 11. Bonatz schrieb, daß die »Raucheinwirkung sich mit der in der Talrinne sammelnden Feuchtigkeit vereinigt« hätte und die Bäume zu dicht stünden, so daß das Ganze dumpfig geworden sei.
- 323 Bonatz, Paul, a. a. O., Seite 13.
- 324 Die zum Vergleich herangezogenen Städte waren bezeichnenderweise zu diesem Zeitpunkt schon in den deutschen Herrschaftsbereich eingegliedert worden.
- 325 Bonatz, Paul, a. a. O., Seite 16. Bonatz schrieb, »wenn der Führer die Städte in der Ebene an den Hauptverkehrszug oder einen Platz mit großer Ausdehnungsmöglichkeit« hinweise, »wenn er für Köln und Hamburg die Plätze am Strom« bestimme, »also überall nach dem Einmaligen, dem Charakteristischen« suche, »so würde er für Stuttgart sicher mit der Höhenbekrönung einverstanden sein. Die exakte bauliche Gestaltung dieser Anlage, etwa mit Freitreppen wie bei den Propyläen,« müsse »ein Wettbewerb unter den heimkehrenden Kriegern entscheiden«.
- 326 Niederschrift über die Beratung mit den Ratsherren vom 22. September 1941, § 92, Stadtarchiv Stuttgart Der zum Berichtersteller avancierte Bonatz orientierte sich im wesentlichen an seinem Gutachten vom 31. Juli 1941. Zum Schutz vor baulichen Verunstaltungen forderte er einen sogenannten »Bereinigungsbaurat« bei der Stadtverwaltung. Dieser sollte autorisiert werden, die »beleidigend häßlichen Auswüchse im Stadtbild« zu beseitigen und »die wichtigsten Straßen von den Entstellungen der letzten Jahrzehnte zu säubern«.
- 327 Bonatz, Paul, a. a. O., Seite 22. Dieses zu gestalten sollte eine der wesentlichsten Aufgaben des Bereinigungsbaurats sein.
- 328 Denkschrift zur Neugestaltung der Stadt der Auslandsdeutschen Stuttgart, herausgegeben von der Stadtverwaltung Stuttgart, Dezember 1941, Rathausbücherei Stuttgart, Ba 16.
- 329 Der Denkschrift waren als Anhang die Grundrisse der drei Standortvorschläge zur Platzierung des Gauforums beigegeben sowie Fotomontagen aus exponierten Blickwinkeln (Abbildungen 49 bis 54).
- 330 Stuttgart stand, gemessen an der Zahl der pro Kopf der Bevölkerung zugelassenen Kraftfahrzeuge, an zweiter Stelle im Reich. Verschärfend kam hinzu, daß die Stadt mit dem kleinsten City-Bereich aller deutschen Großstädte auch die geringste Verkehrsfläche aufwies.
- 331 Durch diese Maßnahme wäre eine Fläche von rund 80 Hektar freigeworden.
- 332 Denkschrift, a. a. O., Seite 9.
- 333 Durth, Werner/Gutschow, Niels, Träume in Trümmern, Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im Westen Deutschlands 1940–1950, Braunschweig 1988, Seite 1022.
- 334 Strölin legte die Denkschrift dem Ernennungsschreiben an Tiedje vom 15. November 1944 bei.
- 335 Die erste Denkschrift, »Die Generalplanung der Stadt Stuttgart als Grundlage für den Wiederaufbau der Kesselstadt« wurde am 28. Februar 1946 abgefaßt. Die zweite Denkschrift, »Die Generalplanung der Außenbezirke der Stadt Stuttgart als Grundlage für den Wiederaufbau« vom 15. April 1947 bestand aus drei Teilen und war mit umfangreichem Planmaterial versehen. Stadtplanungsamt Stuttgart.
- 336 Diese Tendenz kommt schon im Titel einer von Pirath herausgegebenen Zusammenfassung beider Gutachten vom April 1948 zum Ausdruck. Siehe deshalb Pirath, Carl, Die Verkehrsplanung, Grundlagen und Gegenwartsprobleme, Aufbau-Sonderhefte Heft 4, Stuttgart 1948.
- 337 Pirath, Carl, Die Stuttgarter Verkehrsprobleme, in: Die Neue Stadt, III. Jahrgang 1949, Seite 59 ff.
- 338 Pirath, Carl, a. a. O., Seite 62.
- 339 Niederschrift über die Sitzung des Gemeinderats vom 8. November 1946, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 340 Niederschrift über die Verhandlung der Technischen Abteilung des Gemeinderats vom 23. April 1947, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 341 Anweisung zur Durchführung der Bausperren vom 26. Juni 1947, ZAS-Ordner Nummer 54, Stadtarchiv Stuttgart.

- 342 Die Auszüge aus den Dienstkalendern von Hoss aus den Jahren 1947 und 1948 belegen durch die zahlreich stattgefundenen Besprechungen mit der Bundesbahndirektion, Professor Pirath und dem von der Stadt angestellten Eisenbahnfachmann Dr. Leibbrand, daß in der Tat Hoss ab dem 22. März 1947 der Verlegung des Hauptbahnhofs und der Einrichtung eines leistungsfähigen Schnellbahnsystems für die Stadt und ihr Umland absolute Priorität einräumte. Siehe dazu die Aufzeichnungen vom 15. März 1977 aus dem Nachlaß Hoss, Stadtarchiv Stuttgart.
- 343 Hoss, Walther, Der Aufbauplan der Stadt Stuttgart, in: Die Neue Stadt, III. Jahrgang 1949, S. 51.
- 344 Bericht der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart vom 15. Juli 1947 über den Aufbauplan der Stadt Stuttgart, Teil I »Verkehrsgerippenplan«, für die Gemeinderatssitzung am 16. Juli 1947, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 345 An beiden Enden dieses Gürtels sollten Aufzüge hochgeführt werden, so Hoss in der Sitzung der CDU-Fraktion am 22. Juli 1947, Protokoll in Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart 12 Bericht der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart vom 15. Juli 1947, a. a. O.
- 346 Bericht der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart vom 15. Juli 1947, a. a. O.
- 347 Vortrag Hoss über das Thema »Stuttgart im Aufbau«, gehalten an der Technischen Hochschule Stuttgart am 25. Juli 1947, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6110-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 348 Tatsächlich sollte die Stadt im Bereich des Friedrichstraßendurchbruches eine Prozeßlawine ereilen, die dieses wichtige Verkehrsplanungsvorhaben um Jahre verzögerte.
- 349 Nur in diesem Zusammenhang ist seine Behauptung zu verstehen, »daß ein stärkerer Zerstörungsgrad zwar schwerer zu ertragen, aber für die Zukunft doch als ein Glück zu betrachten gewesen wäre,« Vortrag Hoss vom 25. Juli 1947, a. a. O.
- 350 Der Traum der organisch ausgerichteten Städteplaner, die, unfähig die Last der geschichtlichen Hypothek zu tragen, alles geschichtlich Überkommene zerstören wollten, ist die »grüne Wiese« als Planungsgrundlage. Der Ausbombung der Städte konnten diese Städteplaner durchaus etwas Erfreuliches abgewinnen, denn sie schuf für sie die Voraussetzung für den modernen Städtebau, – Berndt, Heide, Das Gesellschaftsbild bei Stadtplanern, Stuttgart 1968, Seite 68.
- 351 Nach den Aufzeichnungen von Hoss fand das Gespräch mit Pirath am 8. August 1947 und eine erste Besprechung mit Leibbrand am 4. Oktober 1947 statt. Nachlaß Hoss vom 15. März 1977, Stadtarchiv Stuttgart.
- 352 Memorandum der Arbeitsgemeinschaft Bodenordnung vom 7. September 1947, an dem auch Hoss maßgeblich beteiligt war, ZAS-Ordner Nummer 54, Stadtarchiv Stuttgart.
- 353 Dabei klangen seine Worte wie beschwörende Aufrufe aus vergangenen Zeiten, wenn er zum Schutz des »deutschen Bodens« vor privatwirtschaftlicher Spekulation ein Bekenntnis zu einer neuen Bodenordnung und mit markigen Worten die »Notwendigkeit eines leuchtenden Zeichens deutschen Mutes in der Nacht der Gegenwart« postulierte. Rundfunkrede Hoss über Radio Stuttgart am 14. Oktober 1947, ZAS-Ordner Nummer 54, Stadtarchiv Stuttgart Siehe auch die Radio-Ansprache von Bürgermeister Hirn am 26. September 1947, a. a. O.
- 354 Ein nicht zu unterschätzendes Kriterium stellte in diesem Zusammenhang die Verwertung von zwei Millionen Kubikmetern Trümmerschutt dar, wobei der erkleckliche Anteil von 750 000 Kubikmetern für die Aufschüttung des künftigen Bahnhofs hätte verwendet werden sollen. – Niederschrift über die Verhandlung der Technischen Abteilung des Gemeinderats vom 14. April 1948, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 355 Leibbrand stellte drei verschiedene Entwurfsvarianten eines möglichen Bahnhofstandorts auf dem Rosenstein vor. Niederschrift über die Verhandlung der Technischen Abteilung des Gemeinderats vom 24. Mai 1948, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 356 Jahresbericht Hoss über die Stadtplanung unter Vorlage des Generalbebauungsplans in der Verhandlung des Gemeinderats vom 26. Mai 1948, ZAS-Ordner Nummer 73, Stadtarchiv Stuttgart.
- 357 Jahresbericht Hoss vom 26. Mai 1948, a. a. O.
- 358 Arbeitsplan der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart zur Aufstellung der Schnellbahnplanung Stuttgart–Vaihingen/Fildern vom 16. Juni 1948, ZAS-Ordner Nummer 54, Stadtarchiv Stuttgart.
- 359 Arbeitsplan Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart vom 16. Juni 1948, a. a. O.
- 360 Arbeitsplan Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart vom 16. Juni 1948, a. a. O.
- 361 Im Brief der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart an die SSB vom 30. Juli 1948 kommt dies deutlich zum Ausdruck, ZAS-Ordner Nummer 54, Stadtarchiv Stuttgart.
- 362 Siehe das am 6. August 1948 vom württemberg-badischen Landtag beschlossene und am 18. August 1948 in Kraft getretene Aufbaugesetz, EA 1/921, Büschel 3500/4, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 363 Niederschrift der gemeinsamen Sitzung der Verwaltungs- und Technischen Abteilung des Gemeinderats am 13. September 1948, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.

- 364 Bonatz erklärte, daß sich die Stadt in der Frage der Untergrund Schnellbahn, ebenso wie 1941, richtig entschieden habe, indem sie die Verlängerung der Vorortgleise in die Lautenschlager- und die Rote Straße hinein plane. Niederschrift des Gemeinderats vom 13. September 1948, a. a. O.
- 365 »Einzig in der Bemessung der Straßenbreite,« so Bonatz, »seien die Planer im Dritten Reich nicht so mutig gewesen wie heute, so daß im Zuge des Baues der Untergrundanlage die notwendigen Straßenverweiterungen der westlichen Längsachse Rote Straße gleich mit geschaffen werden könnten.« In diesem Zusammenhang hielt Bonatz auch den Friedrichstraße durchbruch für erforderlich. – Niederschrift des Gemeinderats vom 13. September 1948, a. a. O.
- 366 Erläuterungsbericht Leibbrand zu dem Entwurf Hauptbahnhof Stuttgart am Rosenstein vom Oktober 1948, ZAS-Ordner Nummer 54, Stadtarchiv Stuttgart.
- 367 Blum, G., Die Personenbahnhöfe in der Entwicklung der Großstädte, in: Verkehrstechnische Woche vom 26. Juni 1929.
- 368 Während die Stadtentwicklungsplanung vom Stadtkern bis zum neuen Bahnhof quasi Neuland vorfand und damit freien Handlungsspielraum besaß, bestand die eisenbahntechnische Hauptschwierigkeit für eine Standortfindung vor allem in einer möglichst landschaftsschonenden Lösung. Erläuterungsbericht Leibbrand vom Oktober 1948, a. a. O.
- 369 Blum, G., a. a. O.
- 370 Die vordringlichste Aufgabe der künftigen Schnellbahn sollte in der zeitlichen Verkürzung der Entfernung zwischen altem und neuen Bahnhof bestehen. In einer zweiten Planungsphase sollte der Verkehr vom peripher zur Kesselstadt gelegenen Hauptbahnhof in die Innenstadt geführt werden.
- 371 Fast die ganze Strecke in der stark zerstörten Innenstadt hätte deshalb in offener Baugrube und ohne Unterfangungen gebaut werden können.
- 372 Ausgehend von dem 256 Meter hoch gelegenen Bahnhof Marienplatz, von dem ab die Bahn noch auf 1,3 Kilometer Länge im Tunnel verlaufen sollte, bis nach Vaihingen in 435 Metern Höhe, waren noch Bahnhöfe in Südheim und in Kaltental vorgesehen. Die Abstände zwischen den drei Wegstrecken betrugen 1,9, 2,2 und 2,1 Kilometer.
- 373 Das »European Recovery Program« sollte später mit dem damaligen amerikanischen Außenminister Marshall in Verbindung gebracht werden.
- 374 Stellungnahme Leibbrand vom 12. Mai 1949, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 375 Dabei berief er sich auf den Plan des Stadtplanungsamtes »Stadtbahn Stuttgart« vom Februar 1949, der für die Führung der Stadtbahn vom Hauptbahnhof nach Vaihingen drei Lösungen vorsah. Er favorisierte die Linienführung über den Alten Postplatz als die beste. Niederschrift über die Verhandlung der Technischen Abteilung des Gemeinderats vom 22. Juni 1949, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 376 Niederschrift des Gemeinderats vom 22. Juni 1949, a. a. O.
- 377 Das Schreiben von Klett entsprach jedoch eher einer allgemein gehaltenen und wenig aussagenreichen Informationsschrift als der dringend nötigen Aufforderung zur Mithilfe an der Lösung der städtischen Verkehrs- und Wiederaufbauprobleme. Es sollte sich auch als der Sache nicht dienlich erweisen. Brief Klett an die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn in Offenbach a. M. vom 11. Juli 1949, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 378 Verlautbarung des Planungsamts Stuttgart über eine Stadtbahn Stuttgart vom 29. Juli 1949, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 379 In einem Schreiben an den Aufsichtsratsvorsitzenden der SSB, Oberbürgermeister Klett, erhob der Direktor der SSB, Schrag, am 9. September 1949 Einspruch gegen dieses Vorhaben und erklärte, daß er »nichts dagegen« habe, »wenn in 50 oder 100 Jahren eine Untergrundbahn realisiert« werde. Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 380 Brief Leibbrand vom 22. September 1949, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 381 Protokoll der Gemeinderatssitzung vom 22. September 1949, ZAS-Ordner Nummer 58, Stadtarchiv Stuttgart.
- 382 Pirath, Carl, Die Stuttgarter Verkehrsprobleme, in: Die Neue Stadt, Jahrgang III (1949), Seite 60 ff.
- 383 Die damit verbundenen und die Auflockerung der Kesselstadt erst ermöglichenden Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen sollten die Neuansiedlung von etwa 50 000 Einwohnern in sogenannten Trabantenstädten nach sich ziehen.
- 384 Den eigenen Beschränkungen stellte er die Fortschrittlichkeit der Gesetze in Hessen und Hamburg gegenüber. Denkschrift der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart an den Gemeinderat vom 16. Dezember 1949, ZAS-Ordner Nummer 73, Stadtarchiv Stuttgart.

- 385 Brief des Präsidenten der Bundesbahndirektion Stuttgart, Ammer, an Klett vom 10. Februar 1950, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 386 Der Auftrag erfolgte in den Ministerratssitzungen vom 24. Juli 1950 und 6. November 1950, EA 1/920, Büschel 332 und EA 5/001, Büschel 1398, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 387 Ministerratsbeschuß vom 2. Oktober 1950 über das zeitlich gleich datierte Gutachten von Bonatz, EA 5/001, Büschel 1398, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 388 Berichte der Stuttgarter Zeitung vom 3. Oktober 1950 und des Staatsanzeigers Nummer 78 vom 4. Oktober 1950.
- 389 Gutachten Bonatz vom 2. Oktober 1950, Seite 9. – Das Gutachten ist auch abgedruckt in: Die Bauzeitung, Stuttgart, November 1950, Seite 460 bis 468.
- 390 »Da die Anlagen keinen Erholungswert mehr besäßen,« so Bonatz, »könne man durch vernünftige Ausholzung und der Schaffung von freien Wiesenflächen die Anlagen durch eine leichte Autobahn wieder neu entdecken, wobei der Autofahrer auf dieser 2,5 Kilometer langen Strecke aufatmen und in einer genußvollen Fahrt den Eindruck von Stuttgart als einer Parkstadt erleben könne.«
- 391 Die Gespräche wurden von der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart in ihren wesentlichen Zügen in einem Protokoll zusammengefaßt, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 392 Protokoll der Ministerratssitzung vom 6. November 1950, EA 5/001, Büschel 1398, Hauptstaatsarchiv Stuttgart – In der Kabinettsitzung am 6. November 1950 hatte die Landesregierung beschlossen, Bonatz mit der Detailbearbeitung seines Gutachtens zu beauftragen, um damit seine Verhandlungskompetenz mit der Stadtverwaltung zu stärken.
- 393 Stellungnahme der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart vom 17. Februar 1951, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 394 Gutachten Grossjohann vom Dezember 1950, EA 1/920, Büschel 332, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 395 Aufgrund der Fehlerhaftigkeit der Planung Grossjohann wurde die Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart in ihrer Absicht bestätigt, den sofortigen Bau einer leistungsfähigen Querspange Mitte als allererste Verkehrsaufgabe für die dringend notwendige Entlastung des Bahnhofsvorplatzes für unerlässlich zu halten (vertrauliche Mitteilung der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart an Klett vom 21. Januar 1951, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart). Den einzigen unmittelbaren Zuspruch erhielt Grossjohann paradoxerweise vom Schwäbischen Heimatbund.
- 396 Niederschrift über die Verhandlung des Gemeinderats vom 19. Februar 1951, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 397 In der Werthaltung von Bonatz bestand eine merkwürdige Diskrepanz bezüglich des die Anlagen zerstörenden »Parkways« und dem engagiert vorgetragenen denkmalschützenden Eintreten für das Kronprinzenpalais.
- 398 Gutachten Feuchtinger über die Verkehrsplanung Stuttgarts, Untersuchungen über die Aufbaupläne Bonatz und Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart für die Stuttgarter Innenstadt vom Januar 1951, Seite 45 ff. – Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6100-3, Stadtarchiv Stuttgart und EA 2/901, Büschel 213, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 399 Dem Einwand, er würde durch den Planedurchbruch magnetartig den Verkehr ansaugen, begegnete Feuchtinger mit dem Argument der Prävention. Da die deutschen Städte gegenüber dem Ausland um das zwei- bis zweieinhalbfache in der Motorisierung zurückklagen, müßten die Pläne mindestens mit der Vorgabe einer Verdoppelung des Verkehrs aufgestellt werden.
- 400 Gutachten Feuchtinger, a. a. O., Seite 51 ff.
- 401 Im Brief an Klett vom 19. Februar 1951 versah Bonatz, der kein Autofahrer war, den Plan der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart mit der Metapher einer großen »Verkehrsmaschine«, in der der Fußgänger verloren sei, EA 1/920, Büschel 331, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 402 Brief Klett an Bonatz vom 21. Februar 1951, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 403 Brief Klett an Maier vom 27. Februar 1951 und Brief Maier an Klett vom 5. März 1951, ersterer in EA 1/920, Büschel 331, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, zweiterer im Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart Ordner-Nummer 73, Stadtarchiv Stuttgart.
- 404 Schreiben Staatsministerium an das Technische Landesamt vom 26. Februar 1951, EA 5/001, Büschel 1398, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 405 Brief des Staatsministeriums an Leibbrand vom 5. März 1951, EA 1/920, Büschel 331, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 406 Gutachten Leibbrand über die Verkehrsplanung im Zentrum der Stadt Stuttgart vom 12. März 1951, EA 1/920, Büschel 331, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.

- 407 Brief Staatsministerium an Leibbrand vom 20. März 1951, EA 1/920, Büschel 332, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 408 Gutachten der Kommission des Technischen Landesamtes vom 20. April 1951, EA 5/001, Büschel 1398, Hauptstaatsarchiv Stuttgart und Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart. – Die Kommission, unter dem Vorsitz des Ministerialdirektors im Innenministerium, Fetzner, bestand aus Ministerialrat Wilhelm, Verkehrsministerium, dem Präsidenten des Technischen Landesamts, Kellermann und den Baudirektoren Ziegler, Innenministerium, und Schuler, Finanzministerium.
- 409 Protokoll der Ministerratssitzung vom 23. April 1951 ZAS-Ordner Nummer 73, Stadtarchiv Stuttgart.
- 410 Generalbebauungsplan der Stadt Stuttgart in der Fassung vom Mai 1951, ZAS-Ordner Nummer 54, Stadtarchiv Stuttgart.
- 411 Protokolle der ZAS-Beiratssitzungen vom 18. Juli, 3. und 10. August 1951, EA 1/920, Büschel 331, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 412 Presseerklärung des ZAS-Beirats vom 18. August 1951, EA 1/920, Büschel 331, Hauptstaatsarchiv Stuttgart und Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 30. August 1951.
- 413 Brief Klett an Ministerpräsident Maier vom 25. August 1951, EA 1/920, Büschel 331, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 414 Brief Leibbrand an das Staatsministerium vom 19. September 1951. Bonatz setzte sich daraufhin in einer Stellungnahme vom 30. Oktober 1951 für den Vorschlag Leibbrands ein. EA 1/920, Büschel 331, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 415 Leibbrand, Karl, Verkehrsplanung für Großstädte, in: Straße und Verkehr, Nummer 10, Zürich 1951, Seite 301 bis 308.
- 416 Leibbrand, Karl, Verkehrsplanung in Großstädten unter besonderer Berücksichtigung der Stuttgarter Innenstadt, in: Internationales Archiv für Verkehrswesen, Nummer 21, Frankfurt/Main 1951, Seite 485 bis 491.
- 417 Stuttgarter Nachrichten vom 31. Oktober 1951 und Stuttgarter Zeitung vom 29. Dezember 1951.
- 418 Konferenz beim Innenministerium über das Thema »Verkehrsverbesserungen zwischen Böblingen und Stuttgart« vom 30. Januar 1952, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 419 Lambert, Walther/Keckeisen, Willi, Bahnhofsplätze, ihre Gestaltung unter dem Einfluß des Eisenbahnverkehrs, in: Eisenbahntechnische Rundschau, Heft 6, Juni 1952, Seite 208 bis 220.
- 420 Der Direktor der SSB, Professor Bockemühl, schrieb am 29. August 1952 an Hoss, daß er es wünsche, zu den Verhandlungen über das Projekt »Stadtschnellbahn Stuttgart« hinzugezogen zu werden. Am 22. September 1952 schrieb Hoss einen ablehnenden Brief zurück, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 421 Brief Hoss an Klett vom 19. September 1952, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart. – Zur Konsolidierung der Existenzbefürchtungen der SSB schlug Hoss ein Verbundstufensystem vor, das für die verschiedenen Verkehrsunternehmen Tarifangleichungen und Fahrkartenübergänge vorsah.
- 422 Niederschrift über die Verhandlung des Gemeinderats vom 18. September 1951, Anfrage Klett an das Wirtschaftsreferat vom 16. November 1951 und Brief Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart an Klett vom 13. Dezember 1951, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 423 Verhandlungsprotokoll des Gemeinderats vom 27. März 1953, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6115-0, Stadtarchiv Stuttgart. – Der Bebauungsplan im Gebiet zwischen Lautenschlager-, Kronen-, Kriegsbergstraße und Bahnhofsvorplatz umfaßte eine Fläche von rund 3 Hektar, von denen allein 1,2 Hektar, also 41 Prozent, zur Umlegung für neue Verkehrsflächen anstanden.
- 424 Niederschrift über die Verhandlung des Gemeinderats vom 13. Mai 1954, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 425 Bericht über die 2. Tagung des Arbeitsausschusses für die Elektrifizierung von Bahnstrecken in Baden-Württemberg vom 29. April 1953, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 426 Niederschrift über die Besprechung bei der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart am 28. Mai 1953, EA 2/901, Büschel 214, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 427 Niederschrift über die 1. Sitzung des Aufbauausschusses im Regierungsbezirk Nordwürttemberg vom 8. Juni 1953, ZAS-Ordner Nummer 73, Stadtarchiv Stuttgart.
- 428 Die Landtagsabgeordnete Stefie Restle stellte am 26. März 1953 eine Anfrage zur Stuttgarter Verkehrsplanung, die am 1. Juli 1953 durch Finanzminister Frank beantwortet wurde, Amtsblatt der Stadt Stuttgart Nummer 27 vom 9. Juli 1953.

- 429 Erster Teil des Gutachtens Schweizer zur Stadtplanung Stuttgarts vom 14. Juli 1953, EA 1/921, Büschel 3260, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 430 Brief Hoss an Klett vom 22. August 1953, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 431 Niederschrift über die 1. Besprechung des Ausschusses zur Prüfung der baulichen Gestaltung des Bahnhofplatzes in Stuttgart vom 2. September 1953, EA 2/901 Büschel 214, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 432 Brief Klett an das Innenministerium vom 16. September 1953, EA 2/901, Büschel 214, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 433 Zweiter Teil des Gutachtens Schweizer zur Stadtplanung Stuttgarts vom 22. Dezember 1953, EA 1/921, Büschel 3260, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 434 Brief des Tiefbauamtsleiters Heeb an Klett vom 4. Dezember 1953, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 435 Verkehrsplan des Regierungspräsidiums vom 25. Januar 1954 sowie Plan Grossjohann vom April 1954, EA 1/921, Büschel 3260, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 436 Regierungspräsident Schöneck an Ministerpräsident Müller vom 28. Januar 1954, EA 2/901, Büschel 214, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 437 Niederschrift über die zweite Besprechung des Ausschusses zur Prüfung der baulichen Gestaltung des Bahnhofplatzes in Stuttgart vom 10. März 1954, EA 2/901, Büschel 214, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 438 Brief Innenministerium an Staatsministerium vom 7. Mai 1954, EA 1/921, Büschel 3260, und EA 2/901, Büschel 214, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 439 Plan Gabriel zur Querspanne Hauptbahnhof Stuttgart vom April 1954, EA 1/921, Büschel 3260, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 440 Zweite Sitzung des Aufbauausschusses vom 21. Mai 1954, EA 1/921, Büschel 3260, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 441 Protokoll der Ministerratssitzung vom 5. Juli 1954, EA 1/921, Büschel 3260, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 442 Briefe Hagner an Regierungspräsident Schöneck und Ministerpräsident Müller vom 6. Juli 1954, EA 2/901, Büschel 214, und EA 1/921, Büschel 3260, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 443 Plan Keckeisen zum Bahnhofplatz Stuttgart vom 22. Juni 1954, EA 1/921, Büschel 3260, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 444 Briefe des Innenministeriums an das Staatsministerium und das Finanzministerium vom 15. Juli 1954, EA 1/921, Büschel 3260, und EA 1/901, Büschel 214, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 445 Brief des Finanzministeriums an das Staatsministerium vom 15. Juli 1954, EA 2/901, Büschel 214, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 446 Brief Klett vom 21. Juli 1954 und Brief Hagner vom 24. Juli 1954 an Ministerpräsident Müller, EA 1/921, Büschel 3260, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 447 Aktenvermerk Schöneck über die Ministerratssitzung vom 26. Juli 1954, EA 2/901, Büschel 214, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, und Staatsanzeiger für Baden-Württemberg vom 31. Juli 1954.
- 448 Brief Schöneck an Hagner vom 2. September 1954, EA 1/921, Büschel 3260, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 449 Stuttgarter Nachrichten vom 23. September 1954.
- 450 Amtsblatt der Stadt Stuttgart und Stuttgarter Nachrichten vom 7. Oktober 1954.
- 451 Amtsblatt der Stadt Stuttgart Nummer 42 vom 21. Oktober 1954. Hoss konstatierte, daß in der modernen Stadtbaukunst nicht mehr die »steinerne Stadt« erwünscht sei, sondern die »Aufhebung der Schwere, die Durchsichtigkeit und die Transparenz verglaster Fassaden«, die Heiterkeit in die aufgelockerte Umgebung bringen sollten. Er pries den »heutigen Menschen«, der »die Herausforderung der Zeit angenommen« habe und sich, »dem Verkehrsgetriebe anpassend«, auch rascher bewege als seine Vorfahren. »Diesem überhasteten Menschen« wolle man »friedvolle, in sich ruhende Räume an ausgesuchten Stellen schenken«. So könne der Großstädter »sich des gesteigerten Tempos sogar erfreuen«.
- 452 Niederschrift über die Verhandlung der Technischen Abteilung vom 10. Dezember 1954, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 453 Schreiben Ministerpräsident Müller an Klett vom 27. Oktober 1954, EA 1/921, Büschel 3260, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 454 Schreiben Klett an Ministerpräsident Müller vom 28. Januar 1955, EA 1/921, Büschel 3260, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.

- 455 Denkschrift Musper zum Plan der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart für den Umbau des Bahnhofsplatzes vom 28. Dezember 1954, EA 2/901, Büschel 214, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 456 1954 waren in Stuttgart 61 000 Kraftfahrzeuge zugelassen. Das entsprach etwa Kraftfahrzeug auf 9,5 Einwohner gegenüber einem Kraftfahrzeug auf 12 Einwohner im Bundesgebiet.
- 457 Aktenvermerk des Regierungspräsidiums vom 30. Dezember 1954 anlässlich der Besprechungen mit der Stadt vom 24. November, 14. Dezember, 20. Dezember und 30. Dezember 1954, EA 2/901, Büschel 214, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 458 Am 12. Januar 1955 schrieb Schöneck an Ministerpräsident Müller, daß er dem Abbruch des Kronprinzenpalais zustimmen wolle, wenn ein Wettbewerb über die Gestaltung des Schloßplatzes ausgeschrieben werden würde; EA 1/921, Büschel 3260, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 459 Der Bedarf an Anlagenflächen für den Omnibusbahnhof betrug 112 Ar, der für die Schillerstraße 44 Ar und der für die Wolframsraße etwa 1 Hektar 76 Ar. Schreiben Finanzministerium an Staatsministerium vom 25. Januar 1955, EA 2/901, Büschel 214, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 460 Hoss bezifferte in der Gemeinderatsitzung vom 27. Januar 1955 die Gesamtkosten der Umbaumaßnahmen auf 2,4 Millionen Mark; Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 461 Protokoll der Ministerratssitzung vom 31. Januar 1955, EA 2/901, Büschel 214, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, und Brief Finanzminister Frank an Klett vom 9. Februar 1955, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 462 Hoss schlug Klett am 10. Februar 1955 als taktisches Manöver vor, im Falle keiner Einigung mit dem Staat sowohl die Umbaumaßnahmen an der Planie als auch die des Bahnhofsplatzes als Provisorien vorzuschlagen. Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 463 Brief Klett an Ministerpräsident Müller vom 12. Februar 1955, EA 2/901, Büschel 214, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 464 Brief des ehemaligen Präsidenten der Bundesbahndirektion Stuttgart, Ammer, an Klett vom 4. Februar 1955, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 465 Brief Hagner an Ministerpräsident Müller vom 17. Februar 1955 und an Klett vom 21. Februar 1955, EA 2/901, Büschel 214, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 466 Gemeinsame Besprechung zwischen Hoss, Lambert (Bundesbahndirektion) und Vertretern des Innenministeriums vom 21. Februar 1955, EA 2/901, Büschel 214, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 467 Beilage Nummer 1789 des Landtags von Baden-Württemberg vom 3. Oktober 1955 und Schreiben des Staatsministeriums vom 20. September 1955 an den Landtagspräsidenten mit Stellungnahme des Finanzministeriums vom 6. September 1955, EA 2/901, Büschel 214, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 468 Besprechung der Amtsleiter vom 7. November 1955 über den Umbau der Schillerstraße, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 469 Stuttgarter Zeitung vom 12. Juli 1955. Die Presse sah die Befürchtungen des Regierungspräsidenten als vollkommen bestätigt an.
- 470 Lambert, Walther, Die Problematik des Großstadtverkehrs, in: Staatsanzeiger für Baden-Württemberg Nummer 64 vom 24. August 1955.
- 471 Vertrag des Landes mit der Landeshauptstadt, EA 2/901, Nummer 214, Büschel 3003, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, und Staatsanzeiger für Baden-Württemberg Nummer 21 vom 17. März 1956.
- 472 Brief Hoss an Klett vom 12. April 1956, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6113-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 473 Stuttgarter Zeitung vom 2. Januar 1956.
- 474 Entwurf Jäger über Untersuchungen zur Überbauung des Hauptbahnhofs Stuttgart vom 26. Juli 1956, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 475 Schreiben des Technischen Referenten Gauß an Klett vom 1. Oktober 1956, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 476 Schreiben Klett an Hoss vom 9. November 1956, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 477 Lambert/Keckeisen, Stadtbahn Stuttgart, in: Die Bundesbahn, Heft 21, November 1956, Seite 9 ff. – Die innerstädtischen Verkehrsschwierigkeiten waren zum großen Teil durch den am Bahnhof zusammengeballten Vorortverkehr bedingt, der die Hauptstraßen der City außerordentlich stark belastete, zumal die Pendler den Bahnhof zu 80 Prozent als Fußgänger verließen.
- 478 Zum Vergleich sei angeführt, daß der Vorortstreckenabschnitt Bad Cannstatt–Hauptbahnhof täglich 55 000, der Abschnitt zwischen Zuffenhausen und Hauptbahnhof 75 000 Reisende aufwies.
- 479 Lambert, Walther, Zur Bewältigung des Verkehrs, in: Industrie- und Handelsblatt, Nummer 1, Herausgeber Industrie- und Handelskammer Stuttgart 1957, Seite 5 f., sowie Lambert, Walther, Maßnahmen zur Behebung der großstädtischen Verkehrsnot, in: Verkehr und Technik, Heft 8/1957.

- 480 Heyer, Gustav, Städtebauliche Verkehrsplanung, in: Industrie- und Handelsblatt, Nummer 1, Herausgeber Industrie- und Handelskammer Stuttgart 1957. – Dem ruhenden Verkehr wollte Heyer durch Parkflächen gerecht werden, wobei er in der etwa 200 Hektar großen Innenstadt eine Fläche von 53 Hektar veranschlagte, um Platz für 17 600 Kraftfahrzeuge zu schaffen.
- 481 Der aufgrund des Gemeinderatsbeschlusses vom 17. Januar 1957 auf den 30. Juni 1958 festgesetzte Abgabetermin sollte um ein ganzes Jahr überzogen werden.
- 482 Leibbrand, Karl, Stuttgarter Verkehrsorgan, in: Industrie- und Handelsblatt, Nummer 3, Herausgeber Industrie- und Handelskammer Stuttgart 1957, Seite 62 f.
- 483 Den größten Fürsprecher fand Leibbrand in der Stuttgarter Zeitung, die der städtischen Verkehrsplanung ablehnend gegenüberstehend, in ihrem Bericht vom 7. Februar 1957 die Eigenmächtigkeit der städtischen Planung kritisierte.
- 484 Der Bebauungsplan »Neckarstraße« umfaßte zum größten Teil staatliches Gebiet zwischen Planie und Neckartor.
- 485 Einspruch gegen das Weiterbestehen des Omnibusbahnhofs vom 2. April 1958, EA 2/901, Büschel 215, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 486 Schreiben Linde an Klett vom 28. April 1958, EA 1/921, Büschel 3260, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 487 Auf das Widerspruchsschreiben Kletts an das Regierungspräsidium vom 14. Mai 1958 folgte die Anhörung Feuchtingers durch den Beauftragten der Stadt, Professor Gutbier, der daraufhin am 23. Mai 1958 Klett die Richtigkeit der Überlegungen Feuchtingers bestätigte und seine eigenen Vorschläge zur Überbrückung der Schillerstraße als hinfällig bezeichnete. Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6115-1, Stadtarchiv Stuttgart.
- 488 Vorgänge zu dem Problem Schillerstraße, EA 2/901, Büschel 215, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 489 Niederschrift des Technischen Ausschusses des Gemeinderats vom 5. November 1958, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6115-1, Stadtarchiv Stuttgart.
- 490 Schreiben des Tiefbauamtsleiters Heeb an das Innenministerium vom 12. und 16. Februar 1959, EA 2/901, Büschel 215, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 491 Auf der Seite der Mittleren Anlagen zwischen Cannstatter - und Neckarstraße und zwischen Bahnhofsvorplatz und Putlitzweg sollten vier Gleise angeordnet werden, die zu einer vollständig in den Anlagen liegenden Straßenbahnhaltestelle »Schillerstraße« von 80 Metern Länge führen sollten.
- 492 Niederschrift der Ministerratssitzung vom 9. März 1959, EA 2/901, Büschel 215, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 493 Über die Notwendigkeit dieser Baumaßnahme sollte erst entschieden werden, wenn die beiden Längstangenten und die Querspange Planiedurchbruch vollständig ausgebaut worden wären, also nicht vor fünf bis zehn Jahren. – Schreiben Heeb an das Innenministerium vom 31. März 1959, EA 2/901, Büschel 215, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 494 Vorlage des Ausführungsplans des Tiefbauamts an den Gemeinderat vom 22. April 1959, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6115-1, Stadtarchiv Stuttgart.
- 495 Schreiben des Innenministeriums an das Staatsministerium vom 23. April 1959, EA 2/901, Büschel 215, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 496 Schreiben Klett an Ministerpräsident Kiesinger vom 24. April 1959, EA 2/901, Büschel 215, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 497 Bei der geplanten Bebauung handelte es sich um ein viergeschossiges Geschäftsgebäude und um ein 33 Meter hohes Hotelhochhaus. – Schreiben des Finanzministers Frank an das Staatsministerium vom 27. Januar 1960, EA 1/921, Büschel 3260, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 498 Niederschrift der Ministerratssitzung vom 9. Februar 1960, EA 1/921, Büschel 3260, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 499 Schreiben Finanzminister Frank an Klett vom 28. März 1960, EA 1/921, Büschel 3260, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 500 Brief des Regierungspräsidiums an Klett vom 25. Juni 1959, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6115-1, Stadtarchiv Stuttgart.
- 501 Schreiben Klett an das Regierungspräsidium vom 28. Juli 1959, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6115-1, Stadtarchiv Stuttgart.
- 502 Stellungnahme Hoss, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 503 Als wichtigste Grundlagen sind der Generalbebauungsplan der Stadt aus dem Jahr 1956, die Untersuchungen von Gutbier »Der Stuttgarter Raum« aus dem Jahr 1959 und die S-Bahn-Planungsuntersuchungen der Bundesbahndirektion von 1952 bis 1955 zu nennen.
- 504 Lambert/Feuchtinger, Verkehrsuntersuchung über die Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs im Raume Stuttgart, Stuttgart 1959, Seite 10.

- 505 Lambert/Feuchtinger, a. a. O., Seite 23 ff.
- 506 Lambert/Feuchtinger, a. a. O., Seite 39 ff.
- 507 Lambert/Feuchtinger, a. a. O., Seite 44.
- 508 Lambert/Feuchtinger, a. a. O., Seite 50 ff. – Obwohl Lambert ein U-Bahn-System als zukunftsicherste Lösung darstellte, glaubte er, mit Rücksicht auf die künftige Abwicklung des Kraftfahrzeug-Verkehrs, diesen Weg nicht gehen zu dürfen, da eine U-Bahn den Ballungstendenzen in der City Vorschub leisten und im Gegensatz zu dem aufgefächerten Netz einer U-Straßenbahn kaum zu einer Ausweitung der City über den Cityring hinaus beitragen würde. Als entscheidenden Nachteil einer U-Bahn wurde die Inanspruchnahme unterirdischen Raums am Schloßplatz und am Bahnhofplatz erachtet, so daß unterirdisch geführte Straßen in den Querspangen des Cityrings nicht mehr möglich gewesen wären. Damit wäre die Funktionsfähigkeit des gesamten Cityringsystems und der Bau der S-Bahn-Strecke Hauptbahnhof–Alter Postplatz in Frage gestellt worden.
- 509 Lambert/Feuchtinger, a. a. O., Seite 63. – Das Straßenbahnnetz bestand, mit dem Schloßplatz und Hauptbahnhof als zentralen Haltestellen, überwiegend aus radial zur Innenstadt verlaufenden Linien. Das Hauptgerüst bildeten die Tallängslinie Vaihingen–Schloßplatz–Hauptbahnhof–Bad Cannstatt–Fellbach und die Talquerlinien Möhringen–Degerloch–Schloßplatz–Hauptbahnhof–Feuerbach–Weilimdorf/Zuffenhausen und Sillenbuch–Schloßplatz–Botnang.
- 510 Lambert/Feuchtinger, a. a. O., Seite 69.
- 511 Lambert/Feuchtinger, a. a. O., Seite 73 ff.
- 512 Lambert/Feuchtinger, a. a. O., Seite 54.
- 513 Lambert/Feuchtinger, a. a. O., Seite 57. – Für die Haltestelle Alter Postplatz waren fünf Verkehrsebenen vorgesehen.
- 514 Lambert/Feuchtinger, a. a. O., Seite 133 ff.
- 515 Lambert/Feuchtinger, a. a. O., Seite 147 f.
- 516 Präsident des Deutschen Städtetages war der Kölner Oberbürgermeister Brügelmann, der am 4. September 1959 im Handelsblatt Düsseldorf eindringlich auf den Verkehrsnotstand der Städte hinwies und die Steuerpolitik des Bundes anprangerte.
- 517 Hoss würdigte das Gutachten als wertvollen Beitrag für die Raumordnung und Infrastrukturplanung im Großraum Stuttgart. Bericht Hoss vor dem Gemeinderat am 18. Februar 1960, abgedruckt im Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 25. Februar 1960.
- 518 Angesichts der hohen Aufwendungen für diese Maßnahmen betonte Hoss die Verantwortlichkeit von Bund und Land, die mit projektfördernden Finanzierungshilfen die Kostendeckungslücke im städtischen Haushalt ausgleichen müßten.
- 519 Besprechung des Gutachtens Lambert/Feuchtinger vom 14. März 1960, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 520 Die U-Bahn wies mit einer Kapazität von 40 000 Personen pro Stunde gegenüber der U-Straßenbahn mit 24 000 Personen pro Stunde eine deutliche höhere Leistungsfähigkeit auf.
- 521 Verhandlung des Technischen Ausschusses des Gemeinderats vom 16. März 1960, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 522 Verhandlung des Technischen Ausschusses des Gemeinderats vom 23. März 1960, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 523 Pressekonferenz zum Verkehrsgutachten Lambert/Feuchtinger vom 29. März 1960 und Verhandlung des Technischen Ausschusses vom 30. März 1960, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 524 Verhandlungen des Technischen Ausschusses vom 27. April 1960 und 4. Mai 1960, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 525 Die Leistungsfähigkeit der U-Bahn sollte zukünftig an keiner Stelle des U-Straßenbahn-Netzes in Anspruch genommen werden müssen, so daß die Verkehrsleistung der U-Straßenbahn die zukünftig maximal auftretende Nachfrage von 15 000 Personen pro Stunde vollauf befriedigen könnte.
- 526 Schreiben Hoss an Gauß und Heeb vom 27. Juli 1960, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 527 Schreiben Hoss an Klett vom 30. September 1960, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 528 Schreiben Heyer an Hoss vom 31. Januar 1961. Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 529 Das Programm sah einen Aufwand von 142 Millionen DM für Straßenbau und 233 Millionen DM für die U-Straßenbahn vor. Zu diesen 375 Millionen kamen noch 200 Millionen DM für die S-Bahn nach

Vaihingen hinzu. Dabei waren die erheblichen Baukosten für die Hochstraßen noch nicht enthalten. Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.

530 Entschließung der Industrie- und Handelskammer Stuttgart vom 24. November 1960, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.

531 Niederschrift über die Sitzung des ZAS-Beirats vom 14. Dezember 1960, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.

532 Lambert betonte, daß es nicht mehr genüge, Knotenpunkte mehrgeschossig auszubauen, sondern es im Interesse des Autoverkehrs notwendig sei, ganze Straßenzüge mit einer zusätzlichen Ebene zu versehen, ohne Rücksicht darauf, ob solche Hochstraßen in architektonischer Hinsicht befriedigten oder nicht. – Verhandlung des Technischen Ausschusses vom 21. Dezember 1960, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.

533 Die mit einer Breite von 25 Metern und einer Höhe von elf Metern geplante Hochstraße sollte einer Verdoppelung der augenblicklichen Belastung von 40 000 Kraftfahrzeugen pro Tag in den kommenden Jahren gerecht werden. Der Leiter der Bauabteilung im Finanzministerium, Professor Linde, kritisierte dabei zu Recht die einseitige Verkehrsplanungspolitik der Stadt, die auf Kosten des städtebaulichen Zusammenhalts im Zentrum den mit hohen Investitionen getätigten Wiederaufbau der Stadt wieder in Frage stelle. – Niederschrift der Besprechung zwischen Vertretern des Finanzministeriums, Innenministeriums, der Oberfinanzdirektion und der Stadtverwaltung vom 8. Februar 1961, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.

534 Niederschrift der Besprechung in Frankfurt/Main vom 26. August 1960, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.

535 Exposé der Arbeitsgemeinschaft vom Dezember 1960 zur Frage der Finanzierung eines leistungsfähigen Massenverkehrsmittels, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.

536 Protokoll der Sitzung der Arbeitsgemeinschaft vom 10. Februar 1961 in Frankfurt/Main, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.

537 Stellungnahme des Bundesverkehrsministers Seeböhm zur Finanzierung des Ausbaues von kommunalen Nahverkehrseinrichtungen vom 22. Februar 1961, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.

538 Am 25. und 26. Februar hielt die SPD in der Stuttgarter Liederhalle eine Konferenz unter dem Thema »Vom Verkehrswirrwarr zur Ordnung« ab, in der Kanzlerkandidat Willy Brandt und der Münchner Oberbürgermeister Hans Jochen Vogel ihre programmatischen Forderungen zur Erneuerung der Verkehrspolitik stellten und die Bundesregierung in die Pflicht nahmen. – Protokolle der Reden Willy Brandts und Hans Jochen Vogels, EA 2/901, Büschel 73, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.

539 Das Grundgesetz ließ nur die Förderung von Maßnahmen zu, die mit dem Bundesfernstraßengesetz im Einklang standen. Zuschüsse zu Entflechtungsmaßnahmen von Ortsdurchfahrten sollten allerdings ausgenommen bleiben. – Niederschrift über die Besprechung im Bundesverkehrsministerium vom 6. März 1961, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.

540 Stellungnahme der Regionalen Planungsgemeinschaft Württemberg-Mitte e. V. vom 16. Februar 1961 zum Gutachten »Der Stuttgarter Raum«, EA 1/921, Büschel 3260, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.

541 Die Tendenz der Trennung zwischen den Bereichen Arbeiten in der Großstadt und Wohnen in den umliegenden Nachbarkreisen verstärkte sich und führte zu einem einseitigen, sich auf die Umlandgemeinden ungünstig auswirkenden Bevölkerungsdruck, mit der Folge eines erhöhten Einpendlerstroms nach Stuttgart. – Bericht der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart über das Gutachten Gutbier, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6110-0, Stadtarchiv Stuttgart.

542 Stellungnahme der Regionalen Planungsgemeinschaft Württemberg-Mitte e. V., a. a. O.

543 Irle, Martin, Gemeindefsoziologische Untersuchung zur Ballung Stuttgart, Institut für Raumforschung (Hrsg.), Bad-Godesberg 1960.

544 Vorlage der Stadtkämmerei vom 17. März 1961 an das Bürgermeisteramt für die Sitzung des Gemeinderats am 22. März 1961, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.

545 Vorlage der Stadtkämmerei vom 17. März 1961, a. a. O.

546 Vogel, Hans Jochen, Verlautbarung des Deutschen Städtetages zur Eröffnung der fliegenden Pressekonferenz, in: Der Städtetag, April 1961, Seite 178.

547 Vogel, Hans Jochen, a. a. O., Seite 177.

548 Der Deutsche Städtetag forderte, daß die gesamten Kraftverkehrsabgaben auf dem Wege eines Steuerverbundes zwischen Bund, Ländern und Gemeinden nach ihren Straßenbaulasten aufgeteilt werden sollten.

549 In seiner Eröffnungsrede zur »Pressekonferenz« am 20. März 1961 in München nannte Vogel vor allem fünf Gründe, die zu der Krise geführt hätten, nämlich die rasche Zunahme der Bevölkerung in

- den Großstädten, die noch rascher wachsende Zahl der Arbeitsplätze des Dienstleistungssektors in den Stadtzentren, die voranschreitende Motorisierung in Städten, die Unmöglichkeit der Erweiterung der Verkehrsflächen in der ersten Ebene und das Zurückbleiben der Finanzkraft der Städte hinter den Erfordernissen des innerstädtischen Verkehrsausbaus. – Vogel, Hans Jochen, a. a. O., Seite 177 f.
- 550 Presseverlautbarung der Stadt Stuttgart und Rede Hoss zum Thema »öffentlicher Nahverkehr – lebenswichtiger Partner im Stadtverkehr« anlässlich der »Fliegenden Pressekonferenz« am 20. März 1961 in Stuttgart, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart und Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 23. März 1961.
- 551 Presseverlautbarung vom 20. März 1961, a. a. O.
- 552 Klett warnte vor einer einseitigen Überbetonung planerischer Maßnahmen für die Bewältigung des Kraftverkehrs, und führte das abschreckende Beispiel der USA vor Augen, die allzu einseitig auf den Individualverkehr setzten. Für Stuttgart sollte es deshalb das Ziel absoluter Vollmotorisierung nicht geben, sondern der Ausweg wurde im Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und in einem Miteinander der verschiedenen Verkehrsmittel innerhalb einer Gesamtplanung, dem Generalverkehrsplan, gesehen. – Presseverlautbarung vom 20. März 1961, a. a. O.
- 553 Vergleiche Reichow, Bernhard, Die autogerechte Stadt, Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos, Ravensburg 1959, Seite 80.
- 554 Lambert vertrat die Ansicht, daß erst durch Hochstraßen ideale Stadtverbindungen geschaffen werden könnten. Die Vorkehrungen für deren Anschlußmöglichkeit in großen Streckenabschnitten müßten bereits geschaffen werden. – Verhandlung des Technischen Ausschusses vom 22. März 1961, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 555 Schreiben Hoss an das Planungsamt vom 27. März 1961, in dem der Abschluß der Vorplanungen zur Überdeckung der Gleisanlagen reklamiert wurde. – Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 556 Protokoll vom 13. April 1961 über die Vorlage eines Liniennetzes für den öffentlichen Nahverkehr, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart und Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 20. April 1961.
- 557 Der Qualitätsstandard der Straßenverkehrsplanung dürfte laut Hoss keinesfalls etwa zwecks Ersparnis von Baukosten oder von Eingriffen in nichtstädtisches Eigentum vereinfacht werden.
- 558 Die »Aufstockung« des Gutachtens, die im sogenannten »Bericht« vom 19. Dezember 1960 niedergelegt worden war, wurde vom Technischen Ausschuß am 21. Dezember 1960 und 22. März 1961 gebilligt.
- 559 Zusammen mit dem Hochstraßensystem wurde das Bauprogramm auf über eine Milliarde DM beziffert.
- 560 Sitzungsprotokoll vom 13. April 1961, a. a. O.
- 561 Beschluß des Gemeinderats vom 20. April 1961, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 562 Im Schreiben Klett an Hoss vom 16. März 1961 wird deutlich, daß Jäger von Klett und Hoss protegiert wurde, wobei Klett die Mitwirkung Jägers an der Überbauungsplanung delegierte. Im Schreiben vom 16. Juni 1961 ersuchte Jäger Hoss um Auftragserteilung und Kontaktaufnahme beim Planungsamt. Hoss mahnte daraufhin am 27. Juni 1961 das Planungsamt ab, die Verkehrsuntersuchungen zwischen Heilbronner Straße und Neckarstraße, unter der Voraussetzung einer Überdeckung des Bahnhofs und des Baues einer Hochstraße über die Anlagen, zu beschleunigen. – Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 563 Die städtebauliche Idee des »Großen Platzes der Landeshauptstadt«, die Heyer vorschwebte, sollte in erster Linie der City durch ein großes Parkplatzangebot die notwendige wirtschaftliche Hilfestellung geben. – Schreiben Heyer an die Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart vom 17. Juli 1961, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 564 Gesetz über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden vom 1. August 1961, Bundesgesetzblatt Nummer 59 vom 4. August 1961, Seite 1109 bis 1110.
- 565 Vortrag Heeb »Die zweite Ebene im Stadtverkehr«, in: Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 16. November 1961, Seite 14 f.
- 566 Schreiben Klett an Hoss vom 27. November 1961, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 567 Stuttgarter Zeitung vom 30. Dezember 1961 und vom 16. Januar 1962.
- 568 Schreiben der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart an Klett vom 13. Februar 1962, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.

- 569 Schreiben Jäger an Hoss vom 13. April 1962, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 570 Äußerst skeptisch stand man beim Planungsamt dem von Jäger geplanten Hubschrauberlandeplatz gegenüber, der die Luftverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Stuttgarter Flughafen herstellen sollte.
- 571 Bebauungsplan zur Überdeckung des Bahnhofsgeländes und des Schloßgartens, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 572 Auf dem Bahnhofsgelände sollte nach Heyer eine neue Situation im Stadtorganismus geschaffen werden, bei der die Anlage als »Platz der Landeshauptstadt« oder als »Nabel Baden-Württembergs« beherrschend für die City in Erscheinung zu treten hätte. Dies erfordere, Grünzüge, Terrassen und Plätze funktionell und optisch zusammenhängend zu gestalten und zum Leitmotiv aller weiteren Überlegungen werden zu lassen. – Bebauungsplan Bahnhofsgelände, a. a. O.
- 573 Die Überbrückung war in Form einer S-Kurve geplant, die beim Neckartor nach Norden ausholen und dann zur Heilbronner Straße hin verschwenkt werden sollte. – Bebauungsplan Bahnhofsgelände, a. a. O.
- 574 Generalverkehrsplan Stadt Stuttgart 1962: Individualverkehr, Band 1: Fließender Verkehr. Diesem Band sollte 1965 der Band 2, Ruhender Verkehr, folgen.
- 575 Nach dem Straßenbauprogramm des Generalverkehrsplans waren acht Kilometer Hochstraßen, 66 Kilometer Stadtautobahnen, 22 Kilometer Stadtschnellstraßen und 65 Kilometer besonders leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen geplant. – Vorlagebericht von Hoss im Technischen Ausschuß, in: Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 17. Mai 1962.
- 576 Analog dazu wurde die Zunahme der Bevölkerung Stuttgarts für die Jahre zwischen 1980 und 1985 auf 750 000 bis 800 000 Einwohner hochgerechnet. Für die Region wurde vergleichsweise eine Steigerung von 1 320 000 auf 1 950 000 angenommen. Bei der Motorisierungsziffer prognostizierte man, ausgehend von 5,2 Einwohner pro Kraftfahrzeug, eine Senkung auf 3,5 Einwohner pro Kraftfahrzeug. – Vorlagebericht Hoss, a. a. O.
- 577 Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 26. Juli 1962 und Gemeinderatsdrucksache Nummer 349/1962 vom 17. Juli 1962, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 578 Die stärksten Belastungen mit rund 180 000 Kraftfahrzeugen pro Tag wurden auf der Ost-Tangente in den Abschnitten zwischen Charlottenplatz und Schillerstraße erwartet. Im Zuge der West-Tangente Rote Straße-Heilbronner Straße wurde eine Belastung von 65 000 Kraftfahrzeugen pro Tag angenommen.
- 579 Gemeinderatsdrucksache Nummer 349 vom 17. Juli 1962, a. a. O.
- 580 Es wurden fast alle wichtigen Radialen als Stadtautobahnen ausgewiesen, ferner der größte Teil des Mittleren Ringes. Den Tangentialstraßen, darunter besonders dem City-Ring, kamen innerhalb des Gesamtnetzes Verteiler- und Querverbindungsfunktionen zu.
- 581 Dem dadurch entstehenden großen Bedarf an Flächen für den ruhenden Verkehr sollte die Überdeckung des Hauptbahnhofsgeländes Rechnung tragen. Daraus ergebe sich laut Hoss eine »Stadtlandschaft, die das Bahnhofsgelände und die Schloßgartenanlagen von Hang zu Hang überziehen würde, so daß ein bisher in Stuttgarts Innenstadt unvorstellbarer Zusammenhang von Kultur, Wirtschaft, Verkehr und Erholung entstehen könnte«.
- 582 Gemeinderatsdrucksache Nummer 349 vom 17. Juli 1962, a. a. O.
- 583 Schreiben Klett an Innenminister Filbinger vom 22. März 1963, EA 2/901, Büschel 215, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 584 Schreiben Klett vom 22. März 1963, a. a. O.
- 585 Den Grad der Wechselwirkung zwischen Großstadt und Region bezeichnete Hoss denn auch als den unsichersten Faktor des Stuttgarter Generalverkehrsplans.
- 586 Die Stuttgarter Verkehrsplanung wurde mit ebensolchen gescheiterten Projekten in den USA verglichen, wo sich mittlerweile die Erkenntnis durchgesetzt hatte, daß es keine »autogerechte Stadt« geben könne. Die Überbauung des Bahnhofsgeländes wurde als verkehrsplanerisch falsch bezeichnet, da diese das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt zusätzlich erhöhe. Richtig sei es dagegen, geeignete Parkmöglichkeiten in den Quellgebieten des Pendlerverkehrs zu schaffen. – Stuttgarter Zeitung und Stuttgarter Nachrichten vom 1. September 1962.
- 587 Rede von Bundesverkehrsminister Seehofer am 26. Februar 1962 aus Anlaß der Konstituierung der Sachverständigenkommission, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 588 Lehner, Friedrich, Geordneter Verkehr – Voraussetzung für ein gedeihliches Leben in den großstädtischen Agglomerationen, in: Internationales Archiv für Verkehrswesen, Heft 8, 1962.

- 589 Schreiben Klett an Hoss vom 31. Oktober 1962, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 590 Schreiben Gauß an Hoss vom 10. September 1962, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 591 Niederschrift über die 1. Sitzung des Arbeitsausschusses »Stadtbahn Stuttgart« vom 20. November 1962, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 592 2. Sitzung Arbeitsausschuß »Stadtbahn Stuttgart« vom 11. Januar 1963, a. a. O.
- 593 Während der Etat des Hochbauamtes weitgehend unverändert blieb, erhöhte sich der des Tiefbauamtes bis zum Jahr 1967 stetig, wobei die Ausgaben für den Generalverkehrsplan im Jahr 1963 etwa 28 Millionen, 1964 52 Millionen, 1965 54 Millionen, 1966 58 Millionen und 1967 etwa 59 Millionen betragen sollten. – Bericht der Stuttgarter Zeitung vom 11. Januar 1963.
- 594 Vortrag Hoss vor der Regionalen Planungsgemeinschaft Württemberg-Mitte vom 11. Januar 1963 über den Stuttgarter Generalverkehrsplan und seine Beziehungen zu den Nachbarkreisen, in: Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 24. Januar 1963 und vom 4. April 1963.
- 595 Heyer, Gustav, »Städtebauliche Planung«, in: Generalverkehrsplan der Stadt Stuttgart, 1962, Seite 136.
- 596 3. Sitzung Arbeitsausschuß »Stadtbahn Stuttgart« vom 7. Februar 1963, a. a. O.
- 597 Der inzwischen die Interessen der Bundesbahn vertretende Lambert plädierte für eine komplette Hochebene zwischen Hindenburgbau und Empfangsgebäude.
- 598 4. Sitzung Arbeitsausschuß »Stadtbahn Stuttgart« vom 26. März 1963, a. a. O.
- 599 Schreiben der Zentrale für den Aufbau der Stadt Stuttgart an Klett vom 29. März 1963, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 600 5. Sitzung Arbeitsausschuß »Stadtbahn Stuttgart« vom 17. Mai 1963, a. a. O.
- 601 Schreiben Gauß an Klett und Hoss vom 28. Mai 1963, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 602 Insgesamt hätte sich der Wertausgleich für Gebäude auf den immensen Betrag von fast 127 Millionen DM, der für Grundstücke auf über 71 Millionen DM belaufen.
- 603 Die Kosten der Tieflage beliefen sich auf 125 Millionen DM, die für die Seitenhochlage auf 80 Millionen DM. – Erläuterungsbericht der Bundesbahndirektion zur S-Bahn-Lösung in Seitenhochlage beim Hauptbahnhof, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 604 Planuntersuchungen und Kostenaufstellung zur S-Bahn-Lösung im Bereich Hauptbahnhof bis Planiedrbruch vom 31. Juli 1963, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 605 7. Sitzung Arbeitsausschuß »Stadtbahn Stuttgart« vom 1. August 1963, a. a. O.
- 606 Schreiben von Präsident Schrag an Klett vom 19. November 1963, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 607 8. Sitzung Arbeitsausschuß »Stadtbahn Stuttgart« vom 17. Januar 1964, a. a. O.
- 608 9. und 10. Sitzung Arbeitsausschuß »Stadtbahn Stuttgart« vom 10. März 1964 und 12. Mai 1964, a. a. O.
- 609 Schreiben Gauß an Klett vom 4. August 1964, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 610 Von diesen benutzten etwa die Hälfte die Bundesbahn, und jeweils ein Viertel andere Verkehrsmittel oder das eigene Kraftfahrzeug. Innerhalb des Stadtgebietes wurden über 200 000 Binnenpendler gezählt, die zu 65 Prozent öffentliche Verkehrsmittel benutzten. – Schrag, Wolfgang, Die Bedeutung des Nahschnellverkehrs auf der Schiene im Stuttgarter Wirtschaftsraum unter besonderer Berücksichtigung der »V-Bahn« Stuttgart, in: Die Bundesbahn, Heft 19/20, 1964, Seite 723 bis 727.
- 611 In den fünf angrenzenden Landkreisen wurde innerhalb desselben Zeitraums ein Zuwachs von rund 410 000 Einwohnern prognostiziert, so daß deren Zahl im Gesamttraum auf 2,1 Millionen ansteigen sollte. Für die Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich wurde für denselben Zeitraum eine Erhöhung um 100 000 auf 542 000 angenommen. Begleitend dazu sollte der Einpendlerüberschuß der Stadt von 102 000 auf 145 000 ansteigen, wobei der Anteil der entfernter liegenden Landkreise am Einpendlerstrom, aufgrund der sich steigenden Mobilität der Bevölkerung, anwachsen sollte. – Stuttgarter Zeitung vom 15. Oktober 1964.
- 612 Schrag, Wolfgang, a. a. O., Seite 724 ff.
- 613 Stuttgarter Nachrichten vom 24. Juli 1963.
- 614 Schrag, Wolfgang, a. a. O., Seite 725.
- 615 Vergleiche die Broschüre »V-Bahn Stuttgart«, Stuttgarter Beiträge, Band 1, Stuttgart 1966.
- 616 Grundsatzrede Klett vor dem Gemeinderat am 10. November 1964 anlässlich der Einbringung des Jahreshaushalts 1965, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.

- 617 12. Sitzung Arbeitsausschuß »V-Bahn Stuttgart« vom 13. November 1964, a. a. O.
- 618 13. Sitzung Arbeitsausschuß »V-Bahn Stuttgart« vom 27. November 1964, a. a. O.
- 619 In diesem Zusammenhang räumte Bürgermeister Künne ein, daß mittlerweile die Zahl der täglich in die Stadt einfahrenden Kraftfahrzeuge auf etwa 95 000 angestiegen sei.
- 620 14. Sitzung Arbeitsausschuß »V-Bahn Stuttgart« vom 25. Januar 1965, a. a. O.
- 621 Bericht der Sachverständigenkommission vom 25. August 1964 über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, Bundestagsdrucksache IV/2661 vom 29. Oktober 1964.
- 622 Damit war vor allem die von der Sachverständigenkommission verurteilte Planung von Hochstraßen gemeint.
- 623 Denkschrift des Deutschen Städtetages »Die Verkehrsprobleme der Städte« vom 4. März 1963, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 624 Klett stellte in seiner Stellungnahme zum Entwurf der Denkschrift an den Düsseldorfer Beigeordneten Professor Tamms vom 11. Mai 1962 die besonderen Probleme der Stadtplanung und Raumordnung heraus, die eng mit dem öffentlichen Nahverkehr, vor allem der S-Bahn, verknüpft seien. Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 625 Denkschrift vom 4. März 1963, a. a. O.
- 626 In der dreieundzwanzigköpfigen Sachverständigenkommission saßen auch Professor Lambert und der Leiter der Landesplanung im Innenministerium von Baden-Württemberg, Ministerialdirektor Fetzer, Bericht der Sachverständigenkommission vom 25. August 1964, a. a. O.
- 627 Vergleiche Fourastie, Jean, Die große Hoffnung des 20. Jahrhunderts, Köln 1954. Ebenso Boustedt, Olaf, Stadtregionen in der Bundesrepublik Deutschland, Band 14 der Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Bremen 1960.
- 628 Die Raumordnung in der Bundesrepublik Deutschland, Gutachten des Sachverständigenausschusses für Raumordnung, Stuttgart 1961, Seite 19.
- 629 Bericht der Sachverständigenkommission vom 25. August 1964, a. a. O.
- 630 Bericht der Sachverständigenkommission vom 25. August 1964, a. a. O.
- 631 Von allen deutschen Großstädten hatte sich lediglich die Stadt München Anfang 1964 für den unmittelbaren Bau einer U-Bahn entschieden. Alle anderen Städte, so Frankfurt, Köln, Essen und auch Stuttgart begannen mit dem Bau von U-Straßenbahnen.
- 632 Mitteilungen des Deutschen Städtetages vom 30. November 1964, Nummer 22, Seite 199 f.
- 633 Buchanan, Colin, Traffic in Towns, London 1963.
- 634 Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 4. Februar 1965 und Der Städtetag, Heft 3/1965, Seite 112 bis 119.
- 635 Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 1965, EA 2/901, Büschel 249 und 250, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 636 Stellungnahme Filbingers zum Generalverkehrsplan, in: Staatsanzeiger für Baden-Württemberg vom 2. April 1966, Seite 1 ff.
- 637 In diesem Fall wären bereits innerhalb des Investitionsprogrammes des Generalverkehrsplanes 1965 Mittel für den Ausbau der V-Bahn bereitzustellen. Diese beliefen sich für das Jahr 1968 auf rund 2 Millionen und für 1969 auf etwa 15 Millionen DM.
- 638 Dazu wären für die Jahre 1965 und 1966 30 Millionen DM, für 1967 36 Millionen DM, für 1968 36 Millionen DM, und für 1969 48 Millionen DM, also zusammen zirka 150 Millionen DM zu übernehmen gewesen. Gegenüber der im Generalverkehrsplan 1965 genannten, bis 1970 erforderlichen Summe von 242 Millionen DM ergab sich so eine Kostendeckungslücke von 92 Millionen DM.
- 639 Bundestagsdrucksache IV/3602.
- 640 Entschließung des Deutschen Städtetags vom 11. Februar 1966, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 641 Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 17. Februar 1966, Seite 7. – Im nachhinein ist meines Erachtens die Durchsetzung der S-Bahn-Planung in München vor allem ein Verdienst von Oberbürgermeister Vogel sowie der bevorzugten Stellung als Olympiastadt.
- 642 Im Vergleich dazu waren den Gemeinden im Jahr 1965 rund 175 Millionen DM aus Mineralölabgaben zugeflossen.
- 643 Schnellbrief des Deutschen Städtetages an ihre Mitgliedsstädte vom 6. Januar 1967, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 644 Von dem Gesamtmehraufkommen an Mineralölsteuer, das für 1967 auf 660 Millionen DM veranschlagt worden war, entfiel ein Anteil von 59,2 Millionen DM auf Baden-Württemberg, der ausschließlich Straßenbaumaßnahmen zugutekam. Für das Jahr 1967 war durch den Bund eine weitere Zuwen-

- dung von 50 Prozent der Baukosten an den öffentlichen Nahverkehrsmaßnahmen von insgesamt 42 Millionen DM vorgesehen, wobei auf die U-Straßenbahn in Stuttgart allein 29 Millionen entfielen. – Aktennotiz der Verkehrsabteilung des Innenministeriums vom 24. August 1967, EA 2/901, Büschel 175, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 645 Entschließung des Deutschen Städtetages vom 31. März 1970 und Bundesratsdrucksache 258/1970, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 646 Schreiben des Deutschen Städtetages an Klett vom 5. Mai 1970, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 647 Verlautbarung der Deutschen Bundesbahn vom 13. Mai 1970 sowie Schreiben von Bürgermeister Künne an Klett vom 13. Mai 1970, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 648 Wiedmann, Gerhard, Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden durch Zuwendungen des Bundes, in: Württembergische Gemeindezeitung vom 31. Dezember 1970, Seite 435.
- 649 Schreiben Klett an Bundeskanzleramtsminister Ehmke vom 5. November 1970, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 650 Schreiben Ehmke an Klett vom 19. November 1970, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 651 Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 28. Januar 1971.
- 652 Schreiben Bürgermeister Sander an den Parlamentarischen Geschäftsführer der FDP-Fraktion im Bundestag, Werner Mertes, vom 21. Januar 1971, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 653 Staatsanzeiger für Baden-Württemberg vom 18. Dezember 1971.
- 654 Bundesratsdrucksache 533/1971.
- 655 Schreiben des Deutschen Städtetages vom 5. Oktober 1971, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 656 Amtsblatt Nummer 8/9 vom 4. März 1965. Die spätere Berichterstattung ist abgedruckt im Amtsblatt vom 2. März 1967.
- 657 Der Plan sah den Bau von 58 Parkhäusern mit rund 21 000 Einstellplätzen vor, wobei zum Zeitpunkt seiner Verabschiedung gerade 19 Parkhäuser mit 5 000 Plätzen in der Stadt zur Verfügung standen. – Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 4. März 1965.
- 658 Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 4. März 1965.
- 659 Niederschrift über die Verhandlung des Verkehrsbeirats der Stadt Stuttgart vom 26. März 1965, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-3, Stadtarchiv Stuttgart.
- 660 Zur Finanzierung des Projekts hatten der Bund, das Land und die Stadt München je ein Drittel der Kosten aufgebracht. – 15. Sitzung Arbeitsausschuß »V-Bahn Stuttgart« vom 9. April 1965, a. a. O.
- 661 Stuttgarter Nachrichten vom 4. Mai 1965.
- 662 Rede Klett anlässlich der Tagung des Verbandes der öffentlichen Verkehrsbetriebe in München am 7. Juni 1965, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart und Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 22. Juli 1965, Seite 9–11.
- 663 Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 21. Oktober 1965.
- 664 Da die Pläne über die Hauptverwaltung der Bundesbahn dem Bundesverkehrsministerium vorgelegt wurden, hielt Gauß es im Interesse der Beschleunigung der V-Bahn-Planung für hilfreich, den Ministerpräsidenten und den Innenminister des Landes einzuschalten.
- 665 Schreiben Schrag an Innenminister Filbinger vom 14. Oktober 1965, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 666 Beilage IV – 1914 des Landtags vom 7. Oktober 1965, Seite 3387.
- 667 Beilage IV – 2068 des Landtags vom 10. November 1965, Seite 3627.
- 668 Klett machte eindringlich klar, daß die wirtschaftliche Existenz des Gesamtraums in direkter Abhängigkeit von der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Nahverkehrs gesehen werden müsse, und forderte deshalb die Aufnahme des V-Bahn-Projekts in den Generalverkehrsplan des Landes. – Schreiben Klett an Filbinger Ende November 1965, Hauptaktei Gruppe 0, Aktenzeichen 0421-1, Stadtarchiv Stuttgart.
- 669 Filbinger, Hans, Verkehr und Landesplanung im Mittleren-Neckar Raum, in: Staatsanzeiger für Baden-Württemberg vom 26. März 1966.
- 670 Schreiben des neuen Baubürgermeisters Farenholtz an das Technische Referat vom 16. August 1965, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 671 Aus dem Exposé sollte dann später Band 1 der Buchreihe »Stuttgarter Beiträge«, »V-Bahn«, hervorgehen.
- 672 16. Sitzung Arbeitsausschuß »V-Bahn Stuttgart« am 1. Oktober 1965, a. a. O.

- 673 Es wurde erkannt, daß die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt maßgebend von der 6,2 Kilometer langen V-Bahn abhing. Nach deren Bau sollten durch die beiden Bahnhöfe am Rotenbühlplatz und an der Schwabstraße rund 80 000 bis 90 000 Arbeitsplätze innerhalb eines Zehn-Minuten-Einzugsbereiches zusätzlich bedient und die Reisezeiten innerhalb des Wirtschaftsraumes erheblich verkürzt werden. – Entwurf der Denkschrift des Stadtplanungsamts Stuttgart, »V-Bahn Stuttgart«, vom April 1966, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6101-1, Stadtarchiv Stuttgart.
- 674 Charakteristisch für den Wirtschaftsraum ist, daß um Stuttgart acht Städte liegen, von denen jede etwa 30 000 bis 80 000 Einwohner aufweist. Denkschrift, a. a. O., Seite 4.
- 675 Die Notwendigkeit zur Eindämmung des Individualverkehrs wurde drastisch offenkundig, denn während im Jahr 1950 nur 3 Prozent der Einpendler mit dem Kraftfahrzeug fuhren, waren es 1961 schon 26 Prozent. Laut Prognos sollte sich dieser Trend bis 1980 mit einer Motorisierungsziffer von 2,8 und einer Einpendlerzahl von 140 000 fortsetzen. – Denkschrift, a. a. O., Seite 9.
- 676 V-Bahn Stuttgart, Stuttgarter Beiträge, Band 1, Stuttgart 1966.
- 677 23. Sitzung Arbeitsausschuß »V-Bahn Stuttgart« vom 14. November 1966, a. a. O.
- 678 Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 10. Juni 1966, Seite 5.
- 679 Filbinger, Hans, Probleme des Verkehrs und der Landesplanung, in: Industrie- und Handelsblatt Nummer 7, 1966.
- 680 Stuttgarter Zeitung vom 20. September 1966.
- 681 Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 13. Oktober 1966, Seite 9.
- 682 Schreiben Klett an Lücke vom 12. Juli 1966, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6101-1, Stadtarchiv Stuttgart.
- 683 Boustedt, Olaf, Stadtregionen in der Bundesrepublik Deutschland, a. a. O.
- 684 Hahn, Jürgen, Stuttgart und der Mittlere Neckarraum, in: Kommunalwirtschaft, Heft 5/1966, Seite 219 bis 223.
- 685 Die Landesplanungsgesetze schufen die Rechtsgrundlagen für die Regionalplanung, die über die Erfüllung übertragener staatlicher Aufgaben hinaus eine eigenständige kommunale Planung ermöglichen. – Hahn, Jürgen, Die Regionalplanung im Mittleren Neckarraum, in: Baden-Württembergisches Verwaltungsblatt, Heft 3, 1967, Seite 33 bis 36.
- 686 Das Innenministerium ordnete nach dem Landesplanungsgesetz vom 19. Dezember 1962 die Bereiche der Planungsgemeinschaften den Gebietsentwicklungsplänen unter. Diese wurden zwischen den Regionalplänen und dem Landesentwicklungsplan angesiedelt und umfaßten das Gebiet mehrerer regionaler Planungsgemeinschaften. Dadurch sollte die Regionalplanung auch unter die Landesgesetzgebung fallen. – Schreiben des Innenministeriums an Hahn vom 29. August 1966, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6101-1, Stadtarchiv Stuttgart. – Reiff, Hermann, Zum kommenden Gebietsentwicklungsplan für den Mittleren Neckarraum, in: Baden-Württembergisches Verwaltungsblatt, Heft 11, 1966, Seite 161–165.
- 687 Der Bericht war im Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 3. Februar vorab erschienen.
- 688 Raumordnungsbericht der Bundesregierung 1966, Bundestagsdrucksache 5/1155 vom 24. November 1966, Seite 37.
- 689 Farenholtz sah im Gebietsentwicklungsplan den Niederschlag der restriktiven Landespolitik, die eine der städtischen Planung zuwiderlaufende Entballung der Großstadt anstrebte.
- 690 Der Bevölkerungszuwachs von 700 000 Einwohnern in der Region bis zum Jahr 1975 sollte sich dabei aus einem Geburtenüberschuß von etwa 720 000 und einem Wanderungsgewinn von etwa 430 000 Menschen zusammensetzen.
- 691 Große Anfrage der FDP/DVP-Fraktion vom 6. März 1967, EA 2/901, Büschel 176, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 692 Die Industrie- und Handelskammer, die sich von dem Besuch Lebers eine verstärkte finanzielle Unterstützung des V-Bahn-Projekts erhofft hatte, sah sich vielmehr mit nichtssagenden und allgemein gehaltenen Verlautbarungen konfrontiert. – Rede Leber vor der Industrie- und Handelskammer Stuttgart am 31. März 1967, EA 2/901, Büschel 175, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 693 Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 20. April 1967.
- 694 Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 18. Mai 1967.
- 695 Meckelein, Walter, Entwicklungstendenzen der Kulturlandschaft im Industriezeitalter, Schriftenreihe des Instituts für Städtebau und Raumordnung, Band 1, Stuttgart 1964.
- 696 Landtagsbeilage IV-5400 vom 4. Dezember 1967, EA 2/901, Büschel 175, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 697 Stellungnahme des Innenministeriums vom 3. Januar 1968 und vom 22. Januar 1968, EA 2/901, Büschel 175, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.

- 698 Nachdem die Stadt Stuttgart zunächst die Baumaßnahmen für die U-Straßenbahn ganz aus eigenen Mitteln finanzieren mußte, gewährte erst in den Jahren 1965 und 1966 das Land Zuschüsse aus dem Staatshaushaltsplan.
- 699 Für 1969 wurden vom Bund 28,5 Millionen DM und vom Land 17,1 Millionen DM vorgesehen. 1970 sollten es gar 45 Millionen DM an Bundesmitteln und 27 Millionen DM an Landesmitteln sein. – Stellungnahme des Innenministeriums vom 3. Januar 1968 und vom 22. Januar 1968, a. a. O.
- 700 Stellungnahme des Innenministeriums aus dem Jahr 1968, EA 2/901, Büschel 176, Hauptstaatsarchiv Stuttgart.
- 701 Planungsprojekt Stuttgart 2000 vom 28. Februar 1965, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 702 Im Bereich des Sees und entlang der Heilbronner Straße versprachen sich die Planverfasser eine Aufwertung durch Wohnhochhäuser.
- 703 Aktennotiz Klett vom 24. Februar 1965, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 704 Stuttgarter Nachrichten vom 16. Dezember 1967.
- 705 1. Sitzung des Städtebau-Ausschusses des Gemeinderats vom 19. Dezember 1967, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 706 Die Ausschußmitglieder Lambert und Gabriel begrüßten die Planung. Gabriel forderte darüber hinaus die Ausschreibung eines Wettbewerbs für die Gestaltung der Fußgänger-Ebene.
- 707 3. Sitzung des Städtebau-Ausschusses des Gemeinderats vom 13. Februar 1968, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-4, Stadtarchiv Stuttgart.
- 708 6. Sitzung des Städtebau-Ausschusses des Gemeinderats vom 22. Juli 1969, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6111-1, Stadtarchiv Stuttgart.
- 709 Schreiben Farenholtz an den Münchner Referenten für Stadtentwicklung, Abreß, vom 16. Dezember 1971, Hauptaktei Gruppe 6, Aktenzeichen 6112-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 710 Entschließung der Ministerkonferenz für Raumordnung über zentrale Orte und ihre Verflechtungsbereiche vom 8. Februar 1968, beziehungsweise Entschließung zur Frage der Verdichtungsräume vom 21. November 1968, in: Raumordnung und Verkehr, Sonderbeilage des Staatsanzeigers Baden-Württemberg, März 1971.
- 711 Farenholtz, Christian, Stadtplanung in Stuttgart, in: Heissenbüttel, Helmut (Hrsg.), Stuttgarter Kunst im 20. Jahrhundert, Stuttgart 1979, Seite 260.
- 712 Schreiben Farenholtz an Abreß vom 16. Dezember 1971, a. a. O.
- 713 Farenholtz, Christian, Stadtplanung in Stuttgart, a. a. O.
- 714 Pahl, Jürgen, Avenue, Boulevard, Magistrale – und kein neues Wort?, in: Bauwelt 1983, Heft 36, Seite 261.
- 715 Farenholtz, Christian/Hartenstein, Wolfgang/Willeke, Rainer, Innerstädtischer Verkehr heute und morgen, Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie e. V. Nummer 12, Frankfurt/Main, 1971, Seite 54 f.
- 716 Stuttgarter Nachrichten vom 22. Juni 1972.
- 717 Eine im Zug des Straßenausbaues notwendig werdende völlige Neuordnung gewohnter Fußwegeverbindungen wurde deshalb als entscheidendes Wagnis bei der Durchführung der Konzeption angesehen. – Farenholtz, Christian/Hartenstein, Wolfgang, Willeke, Rainer, a. a. O.
- 718 Bossow, Manfred, Öffentlicher Nahverkehr und Politik, München 1980, Seite 104.
- 719 Bossow, Wolfgang, a. a. O., Seite 115.
- 720 Zwanzig Jahr Stadtbahnbau Stuttgart, Stadt Stuttgart (Hrsg.), Internationale Industrie-Bibliothek Band 119, München 1983, Seite 9.
- 721 Bossow, Wolfgang, a. a. O., Seite 119.
- 722 Groche, G., Die Stuttgarter U-Bahn-Konzeption, in: Nahverkehrspraxis 1969, Seite 541.
- 723 Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 18. März 1976.
- 724 Zwanzig Jahre Stadtbahnbau Stuttgart, a. a. O., Seite 10.
- 725 Generalverkehrsplan Stuttgart 1975/76, Teil II: Prognose, Teilentwurf vom 10. November 1975, Seite 27.
- 726 Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 18. März 1976.
- 727 Zwanzig Jahre Stadtbahnbau Stuttgart, a. a. O., Seite 8.
- 728 Rantzsch, Andreas, a. a. O., Seite 386
- 729 Wedler, Jürgen, Die S-Bahn Stuttgart, in: Der Eisenbahningenieur, Heft 11, 1976, Seite 447.
- 730 Kommissionspapier Nummer 64 des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr Baden-Württemberg vom 2. Dezember, Hauptaktei Gruppe 0, Aktenzeichen 0421, Stadtarchiv Stuttgart.

- 731 Die Lage des Mittleren Neckarraums als sozioökonomische Einheit mit 2,3 Millionen Einwohnern wurde dadurch charakterisiert, daß 10 Prozent der Industriebeschäftigten rund 31 Prozent des Industriejahresumsatzes, 36 Prozent des Industrieauslandsumsatzes, ein Drittel des Bruttoinlandproduktes und 29 Prozent der Steuerkraft des Landes erbrachten. – Stellungnahme der Stadt-Umland-Kommission Stuttgart vom 27. Januar 1977.
- 732 Wedler, Jürgen, a. a. O., Seite 449.
- 733 Wedler, Jürgen, a. a. O., Seite 447.
- 734 Hahn, Jürgen/Brandel, Josef, Die kommunale Verwaltungsreform in Baden-Württemberg, in: Archiv für Kommunalwissenschaften, 1. Halbband, Stuttgart 1974, Seite 11.
- 735 Bekanntmachung des Innenministeriums vom 20. August 1973, in: Staatsanzeiger für Baden-Württemberg, Nummer 68, 1973.
- 736 Denkschrift Rommel zur Kernstadt-Umland-Frage, in: Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 4. Dezember 1975, Seite 7 ff. und Schreiben Rommel an den Esslinger Landrat Braun, in: Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 4. September 1975, Seite 4.
- 737 Zwischen den Jahren 1959 und 1976 hatte die Einwohnerzahl Stuttgarts um 130 000 abgenommen, was etwa 16 Prozent der Gesamteinwohnerzahl entsprach. Die umliegenden Landkreise gewannen im gleichen Zeitraum 260 000 Einwohner, etwa 20 Prozent ihrer Einwohner, hinzu.
- 738 Schreiben Rommel an den Esslinger Landrat Braun, a. a. O.
- 739 Dies wird deutlich an der Siedlungsstruktur des Großraums Stuttgart, denn keine vergleichbare Großstadt im Bundesgebiet besaß ein so großes und stark verstädtertes Umland wie Stuttgart. – Denkschrift Rommel, a. a. O., Seite 7.
- 740 Entwurf der Stellungnahme Rommel zum Gutachten der Stadt-Umland-Kommission Stuttgart vom 28. März 1977, Hauptaktei Gruppe 0, Aktenzeichen 0421-1, Stadtarchiv Stuttgart und Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 13. Januar 1977.
- 741 Stuttgarter Nachrichten und Stuttgarter Zeitung vom 27. November 1975.
- 742 Stuttgarter Zeitung vom 13. Dezember 1975.
- 743 Das Defizit des ÖPNV-Unternehmens hatte im Jahr 1974 fast 50 Millionen DM betragen.
- 744 Brief der Oberbürgermeister der Großen Kreisstädte in der Region Mittlerer Neckar an Wagener, Hauptaktei Gruppe 0, Aktenzeichen 0421, Stadtarchiv Stuttgart.
- 745 Weyl, Heinz, Bericht zur Stadt-Umland-Frage im Raum Stuttgart, in: Die öffentliche Verwaltung, Heft 17, September 1977, Seite 628 bis 631 und Mitteilungen des Deutschen Städtetages vom 19. Juli 1977.
- 746 Kommissionspapier Nummer 43 des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr Baden-Württemberg, sowie Bericht zur Problematik des öffentlichen Personennahverkehrs im Großraum Stuttgart an die Stadt-Umland-Kommission vom 11. Juni 1976, Hauptaktei Gruppe 0, Aktenzeichen 04421-1, Stadtarchiv Stuttgart.
- 747 Stadt-Umland-Kommission Stuttgart, Bericht zur Stadt-Umland-Frage im Raum Stuttgart, Stuttgart 1977, Hauptaktei Gruppe 0, Aktenzeichen 0421-1, Stadtarchiv Stuttgart.
- 748 Presseerklärung zum Bericht der Stadt-Umland-Kommission 1977, a. a. O.
- 749 Stuttgarter Nachrichten vom 11. Januar 1977.
- 750 Verlautbarung Rommel in der Landespressekonferenz am 21. Juni 1977 zum Gutachten der Stadt-Umland-Kommission, Hauptaktei Gruppe 0, Aktenzeichen 0421-1, Stadtarchiv Stuttgart.
- 751 Im Zuge der Verwaltungsreform in Baden-Württemberg wurden bis zum Jahr 1975 die ehemals rund 400 Gemeinden im Mittleren Neckarraum zu rund 180 Gemeinden zusammengefaßt. Da die Gebietsreform für die Mittelstädte um Stuttgart Eingliederungen von Gemeinden ihres Verflechtungsbereiches erbrachte, der Gebietsstand Stuttgarts dagegen nicht betroffen wurde, gingen die umliegenden Gemeinden aus der Reform gestärkt hervor.
- 752 Ohne Zweifel war die Standortgunst im Mittleren Neckarraum entscheidend bestimmt von der Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme im Kernbereich Stuttgarts, die Rommel als Verkehrsdreh-scheibe der Region bezeichnete. – Rommel, Manfred, Stellungnahme zum Gutachten der Stadt-Umland-Kommission, Stuttgart Juni 1977, Hauptaktei Gruppe 0, Aktenzeichen 6110-0, Stadtarchiv Stuttgart.
- 753 Stuttgarter Nachrichten vom 3. Oktober 1977.
- 754 Stuttgarter Nachrichten vom 11. Oktober 1977.
- 755 Informationsschrift der Stadtverwaltung Stuttgart, »Partnerschaft in der Region« vom 15. Dezember 1978, Hauptaktei Gruppe 0, Aktenzeichen 0421-1, Stadtarchiv Stuttgart.
- 756 Stuttgarter Nachrichten vom 28. Oktober 1977 und Heuer, Hans/Schäfer, Rudolf, Stadtflicht, Stuttgart 1978, Seite 173.

- 757 Zu diesen Investitionen wurden noch zusätzlich rund 230 Millionen DM jährlich als Ausgleich für nicht gedeckte Betriebskosten errechnet. Informationsschrift der Stadtverwaltung Stuttgart, a. a. O., Seite 1 bis 5.
- 758 Stuttgarter Zeitung vom 24. Oktober 1990.
- 759 Im wesentlichen bestand das innerstädtische Stadtbahnnetz aus der sich am Charlottenplatz kreuzenden Tallängslinie Marienplatz-Charlottenplatz-Neckartor und der Talquerlinie Bopser-Charlottenplatz-Hauptbahnhof-Pragsattel. Der Ausbau des Stadtbahnnetzes sollte im Endzustand zwölf Kilometer Tunnellänge und 18 unterirdische Haltestellen umfassen. – Stuttgarter Zeitung und Stuttgarter Nachrichten vom 10. April 1976.
- 760 Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 18. März 1976.
- 761 Vorbereitet wurde dieser Bauabschnitt durch die 1973 erfolgte Übergabe der Zweigstrecke Staatsgalerie-Hauptbahnhof, die einen Teil des dritten Bauabschnitts bildete.
- 762 Gemeinderatsdrucksachen Nummer 134 vom 5. März 1968 und Nummer 235 vom 8. April 1969.
- 763 Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 18. März 1976.
- 764 Stuttgarter Zeitung vom 28. März 1974.
- 765 Die Fußgängerebene umfaßt bei der Länge von 190 und einer Breite von 45 Metern eine Fläche von etwa 8 500 Quadratmetern, wovon 3 000 Quadratmeter für Geschäfte vorgesehen waren. – Stuttgarter Nachrichten vom 3. August 1973.
- 766 Lutz, Jürgen, Der Ausbau der Stuttgarter Straßenbahn zur Stadtbahn, in: Straßenbahn-Magazin, 1976, Seite 262 ff.
- 767 Ohne die S-Bahn-Haltestelle im dritten Untergeschoß kostete das gesamte Verkehrsbauwerk etwa 93 Millionen DM. Auf die Oberflächengestaltung entfielen fünf Millionen Mark, auf die Klett-Passage etwa zehn Millionen, auf das Stadtbahngeschoß 68 Millionen und auf das Kreuzungsbauwerk der S-Bahn zehn Millionen DM. Die Finanzierung der Klett-Passage übernahm zu 60 Prozent der Bund, zu 25 Prozent Land und zu 15 Prozent die Stadt Stuttgart. – Stuttgarter Nachrichten vom 12. März 1976.
- 768 Entsprechend seiner neuen Bestimmung erfuhr der Bahnhofspratz eine Namensänderung und wurde im Jahr 1975 zum Gedenken an den 1974 verstorbenen Oberbürgermeister Klett in Arnulf-Klett-Platz umbenannt.
- 769 Grüter, Rolf, Die S-Bahn Stuttgart, Bau der Tunnelstrecke Stuttgart Hbf-Schwabstraße, in: Der Eisenbahningenieur, Heft 11, 1976, Seite 454 ff.
- 770 Bossow, Manfred, a. a. O., Seite 255.
- 771 Durch transparente Überdachungen, das Heranführen der Parkzone, großen Öffnungen an den Abgängen zur Stadtbahn und der Durchführung von konstruktiven Elementen innerhalb der verschiedenen Ebenen sollte vor allem das Fußgängergeschoß, das die ausschließliche Zugänglichkeit sämtlicher vertikalen und horizontalen Verteilerfunktionen zu den verschiedenen Verkehrsmitteln im Bereich des Bahnhofsvorplatzes übernimmt, aufgelockert werden.
- 772 Nach Ansicht des städtischen Tiefbauamtes wäre es bei einer ebenerdig gelegenen Fußgängerebene außerordentlich schwierig gewesen, den Durchgangsverkehr unter die Erde zu legen, weil kompliziert anzulegende Rampen beträchtliche Probleme an den Nebenstraßen aufgeworfen hätten. – Stuttgarter Nachrichten vom 21. Oktober 1976.
- 773 Stuttgarter Zeitung und Stuttgarter Nachrichten vom 11. März 1976.
- 774 Vergleiche Alexander Mitscherlich, Die Unwirtlichkeit unserer Städte, Anstiftung zum Unfrieden, Frankfurt 1965.
- 775 Amtsblatt der Stadt Stuttgart vom 1. April 1976.
- 776 Stuttgarter Nachrichten vom 5. Januar 1976.
- 777 Stuttgarter Zeitung vom 26. März 1976.
- 778 Stuttgarter Zeitung vom 8. April 1976.
- 779 Diesen »wichtigen Schritt zur Stadtbelebung«, wie er von Rommel umschrieben wurde, folgte sein initiatives Vorstelligwerden beim Arbeits- und Sozialministerium, das von der Industrie- und Handelskammer Stuttgart begrüßt und von der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft abgelehnt wurde.
- 780 Stuttgarter Zeitung vom 20. März 1976.
- 781 Stuttgarter Nachrichten vom 22. März und 31. März 1976.
- 782 Stuttgarter Nachrichten vom 26. März 1976.
- 783 Stuttgarter Zeitung vom 10. Juni 1976.
- 784 Stuttgarter Nachrichten vom 21. Oktober 1976.
- 785 Stuttgarter Zeitung vom 21. Oktober 1976.
- 786 Stuttgarter Zeitung vom 12. November 1982.
- 787 Stuttgarter Nachrichten vom 8. Juni 1985.

- 788 Dem Drängen der Stuttgarter Bundestagsabgeordneten Sauer und Bangemann war es unter anderem zu verdanken, daß am 24. September 1985 eine Expertenkommission unter Kanzleramtsminister Schäuble sich in einer Koalitionsvereinbarung der CDU/CSU- und FDP-Fraktionen über eine Änderung des seit dem Jahr 1956 bestehenden Ladenschlußgesetzes geeinigt hatte, die letztendlich die Existenz der Klett-Passage sichern sollte. – Stuttgarter Zeitung vom 24. Oktober 1985.
- 789 Stuttgarter Nachrichten vom 3. Dezember 1985.
- 790 Stuttgarter Nachrichten vom 6. Dezember 1985.
- 791 Humbert/Markelin, Erläuterungsbericht zum städtebaulichen Gutachten »Teilüberbauung des Stückgut- und Wagengutbahnhofs S-Mitte« vom 30. Juli 1985.
- 792 Gemeinderatsdrucksache Nummer 138 vom 1. April 1986.
- 793 Protokoll der Preisgerichtssitzung zum städtebaulichen Ideenwettbewerb im Bereich der Güterabfertigung des Hauptbahnhofes Stuttgart vom 6. September 1986.
- 794 Stuttgarter Zeitung vom 23. August 1987.
- 795 Cannstatter Zeitung vom 2. Februar 1988.
- 796 Gemeinderatsdrucksache Nummer 474 vom 15. August 1988.
- 797 Gemeinderatsdrucksache Nummer 473 vom 19. August 1988.
- 798 Niederschrift Nummer 684 über die Verhandlung des Technischen Ausschusses vom 23. August 1988.
- 799 Stadt Stuttgart/Landesbank Stuttgart, Auslobungsunterlagen, Banken- und Verwaltungszentrum am Hauptbahnhof Stuttgart, Stuttgart 1988, Seite 13.
- 800 Auslobungsunterlagen, a. a. O., Seite 22.
- 801 Niederschrift über die Verhandlungen des Technischen Ausschusses Nummer 769 und 770 vom 13. September 1988.
- 802 Stuttgarter Nachrichten vom 14. September 1988.
- 803 Steierwald/Schönharting, Verkehrsuntersuchung zur Bebauung Stückgutbahnhof vom April 1988, Stuttgart 1988.
- 804 Die Heilbronner Straße wies eine tägliche Belastung von etwa 70 000 Kraftfahrzeugen, die Neckarstraße von 50 000 Kraftfahrzeugen und die Querverbindung Wagenburgtunnel–Arnulf-Klett-Platz–Kriegsbergstraße etwa 65 000 Kraftfahrzeuge auf. – Steierwald/Schönharting, a. a. O., Seite 14.
- 805 Steierwald/Schönharting, a. a. O., Seite 27.
- 806 Nachbarschaftsverband Stuttgart, Verkehrsuntersuchungen im Gebiet des Nachbarschaftsverbandes, Stuttgart 1985.
- 807 Stadt Stuttgart, Protokoll der Preisgerichtssitzung zum Städtebaulichen Ideen- und Realisierungswettbewerb am Hauptbahnhof Stuttgart vom 2. März 1989, Seite 12.
- 808 Protokoll der Preisgerichtssitzung, a. a. O., Seite 23 ff., sowie Wettbewerbe aktuell, Heft 6, München 1989.
- 809 Stuttgarter Nachrichten vom 29. März 1989.
- 810 Stuttgarter Zeitung Nummer 55 vom 7. März 1989.
- 811 Stuttgarter Zeitung vom 7. März 1989 und Cannstatter Zeitung vom 26. Mai 1989.
- 812 Stuttgarter Zeitung Nummer 95 vom 25. April 1990.
- 813 Stuttgarter Zeitung Nummer 102 vom 4. Mai 1990.
- 814 Stuttgarter Zeitung und Stuttgarter Nachrichten vom 9. Mai 1990.
- 815 Stuttgarter Nachrichten Nummer 135 vom 15. Juni 1990.
- 816 Stuttgarter Zeitung Nummer 139 vom 20. Juni 1990.
- 817 Brauner, Jürgen, Determinanten von Angebot und Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr, Dissertation, Krefeld 1986, Seite 199 ff.
- 818 Görl, Otto Peter, Die Unmöglichkeit der autogerechten Stadt, in: Glaser, Hermann (Hrsg.), Urbanistik, München 1974, Seite 151.
- 819 Linder, Wolf/Maurer, Ulrich/Resch, Hubert, Erzwungene Mobilität, Alternativen zur Raumordnung, Stadtentwicklung und Verkehrspolitik, Köln 1975, Seite 76.
- 820 Bahrdt, Hans Paul, über die Notwendigkeit der Zähmung des Automobils, in: Archiv für Kommunalwissenschaften, 2. Halbband, Stuttgart 1986, Seite 12.

Personenregister

- Adickes, Franz 13
 Alker, Hermann 93–98, 100, 105, 106, 288
 Bach, Otto 82
 Bangemann, Martin 250
 Barth, Gottlob Georg 21
 Baumeister, Reinhard 30
 Beck, Karl 49–51, 279
 Bernoulli, Hans 129
 Blüm, Norbert 251
 Blum, G. 25, 47, 132
 Bockemühl, Professor 148
 Bonatz, Paul 16, 29, 39, 40, 43, 60–62, 65–72, 75,
 79–82, 84–88, 90, 91, 93, 100, 105–111, 116, 126,
 132, 140–150, 153, 155, 156, 172, 194, 261, 275,
 276, 281–289, 291–293
 Boustedt, Olaf 222
 Brockdorff, von 66
 Bruckmann, Hansmartin 7, 257
 Brunnert, Hans-Georg 256
 Bühler, Georg 22
 Döcker, Richard 76, 154
 Dolezalek [Eisenbahnperte] 25, 47
 Donnersmarck, Guido Fürst von 29, 49, 51, 54, 55,
 64–66, 72, 73, 279, 280, 282
 Ehmke, Horst 214
 Eisenlohr, Ludwig 32
 Eitel, Albert 76, 78
 Ellinghaus, Professor 119
 Etzel, Carl 23
 Farenholtz, Christian 222, 226, 228, 229, 304
 Feuchtinger, Max-Erich 144–147, 149, 165, 166,
 169–172, 174–179, 181, 187–189, 205, 220, 292,
 296
 Feyer, Professor 119
 Filbinger, Hans 221, 238, 303
 Fischer, Reinhard Ferdinand Heinrich 21
 Fischer, Theodor 31–42, 51, 52, 54–62, 64, 65, 67,
 69, 261, 276, 277, 279–282
 Fourastie, Jean 18
 Frank, Karl 139
 Franken [Eisenbahnperte] 25, 47
 Friedrich I., König von Württemberg 20
 Früh, Jacob 76
 Fuchs, von [Präsident der Generaldirektion der
 Staatseisenbahnen] 35
 Gabriel, Werner 155–157, 305
 Gauß [Bauamtsleiter] 180, 183, 203, 303
 Gauß, Heinrich 30, 33, 35, 36, 53, 54, 275, 277–280
 Geßler, von [Hofkammerpräsident] 35, 43
 Glatzel [Regierungsrat] 49, 54
 Grossjohann, Rudolf 145, 155–157, 292
 Grund, Peter 87, 89, 91, 93
 Gutbier, Rolf 153, 173, 184, 245, 296
 Gutschow, Konstanty 80, 82, 87, 88, 91, 93, 286,
 287
 Halmhuber, Professor 32, 42
 Haug, Robert von 32, 36
 Heeser [Eisenbahnperte] 47
 Heim, Carl 62
 Henckel-Donnersmarck siehe Donnersmarck,
 Guido Fürst von
 Henning [Landtagsabgeordneter] 46
 Heyer, Gustav 167–169, 178, 190, 192, 194, 203,
 296, 299, 300
 Hildenbrand [Landtagsabgeordneter] 46
 Hillebrecht, Rudolf 18
 Hoss, Walther 125–130, 135–137, 144–146, 151,
 154, 158, 161, 165, 172, 175, 177, 180, 181, 187–
 189, 192, 195, 196, 201, 202, 216, 217, 226, 290,
 293–295, 297, 299, 300
 Jassoy, Heinrich 42, 43, 60, 62
 Jäger [Eisenbahnperte] 25, 47
 Karl Eugen, Herzog von Württemberg 21
 Keckeisen, Willi 150, 156–159, 166
 Keuerleber, Hugo 76
 Kiene, von [Landtagsabgeordneter] 52
 Klett, Arnulf 119, 124, 125, 136, 148, 157, 161, 162,
 165, 166, 170, 173, 187, 188, 190, 191, 199, 205,
 210, 211, 214, 216, 218, 221, 226, 291, 292, 295,
 296, 299, 302, 303, 307
 Kloß, Karl 53
 Krüger [Eisenbahnperte] 47
 Kübler, Hermann 44, 48, 49
 Künne, Hans-Dieter 195, 203, 218, 248, 302
 Lambert, Walther 150, 153, 163, 165–172, 174–182,
 187–189, 201–203, 205, 217, 220, 232, 295, 297–
 299, 301, 302, 305
 Leibbrand, Karl 129–136, 148–150, 156, 169, 290,
 293, 296
 Lemp, Rudolf 60

- Linde, Horst 170, 298
 Littmann, Max 40, 41, 277
 Lücke, Paul 219, 221
 Luz, Max 74–76
 Mährlen, Johann 23
 Maier, Reinhold 139, 148, 149
 Mattes [Gemeinderatsmitglied] 48, 53
 Mayer, Martin 26, 27
 Mendelsohn, Abel 81
 Morlok, Georg 24
 Mory, Hasso 256
 Müller, Gebhardt 159
 Muesmann, Adolf 65, 68, 70–72, 75, 78, 282, 283
 Murr, Wilhelm 116, 118
 Negrelli, Ludwig 23
 Neidel [Architekturstudent] 65
 Neumann, Professor 119
 Osterwalder, Wolfgang 256
 Petersen [Architekt] 80
 Pirath, Carl 94, 95, 100, 107, 119, 120, 122, 123, 125, 128, 129, 133, 135, 136, 138, 163, 288–290
 Raab, F. 93–98, 100, 105, 106, 133
 Reinhardt, Robert 32, 35–37, 39
 Riethmüller [Architekt] 60
 Rietli, H. 94–96, 98–100, 107, 288
 Rohe, Mies van der 80, 81
 Rommel, Manfred 237–239, 247, 249, 250, 253, 306, 307
 Rüdell [Oberbaurat, Eisenbahnxperte] 61, 62, 65
 Schaechtle, Karl 82, 83, 87, 106, 128, 286
 Schleicher [Architekt] 80, 82
 Schmohl, Hans Paul 78, 163, 281, 282
 Schneider [Architekt] 75, 76
 Scholer, Friedrich 61, 65, 66, 68–70, 72, 80, 81, 85
 Schwarz [Stadtplaner] 105
 Schweizer, Otto 153, 154, 156
 Seebohm, Hans 184, 196, 208, 211
 Seeger, Karl von 22
 Sitte, Camillo 32
 Soden, Freiherr von 44
 Späth [Leiter der städtischen Verkehrsabteilung] 74, 75, 77
 Speer, Albert 118
 Sprickerhof, Albert 24–26
 Staehelin, Georg 78, 80
 Stahl, Regierungsbaumeister 80
 Stochmayer [Landtagsabgeordneter] 46
 Stroebel, Hermann 75, 92, 105, 283, 284, 287
 Strölin, Karl 86, 111, 118, 287–289
 Suadicani [Eisenbahnxperte] 47
 Tamms, Friedrich 209, 210, 302
 Thouret, Nikolaus 20–22, 284
 Tiedje, Wilhelm 94–96, 98–100, 107, 118, 119, 288, 289
 Vielmo, Manfred 256
 Vignoles, Charles de 23
 Weihrauch, Robert 26, 27
 Weizsäcker, Karl Freiherr von 47
 Werner, Hermann 56–60, 62, 64, 280, 281
 Wetzell, Heinz 80, 94, 95, 100, 102–104, 106, 107, 288
 Wilhelm I., König von Württemberg 22
 Wilhelm II., König von Württemberg 34, 54
 Wörner [Architekt] 76
 Zeyer, von [württembergischer Finanzminister] 34, 35, 42